Nr 4
17e JAARGANG
23-1-62
WEEKBLAD
10 F IN NEDERLAND 75 Ct



KUIFJE

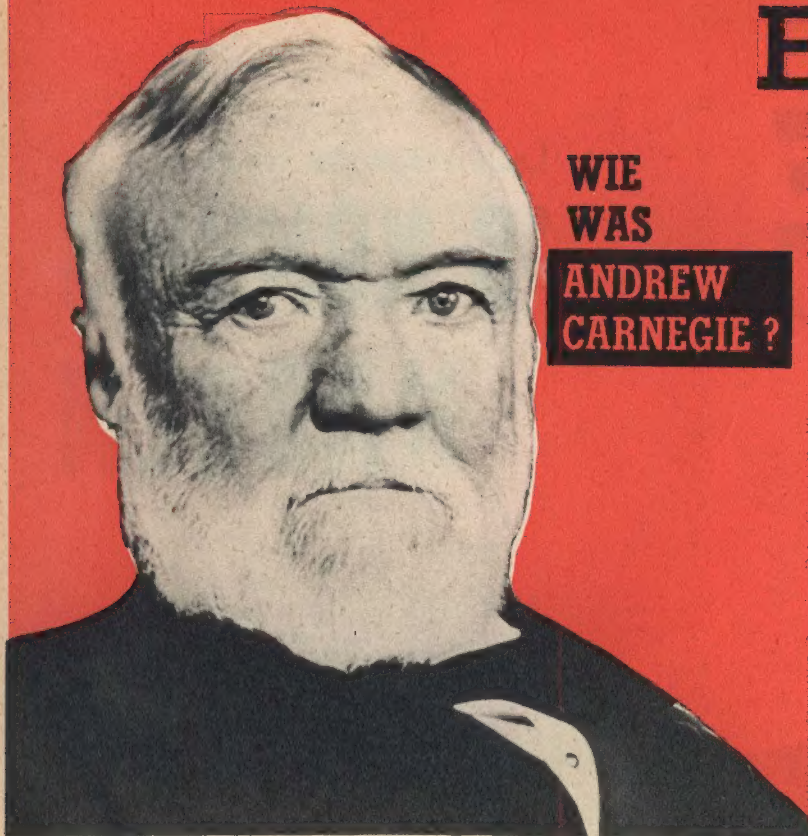
HET BLAD VOOR DE JEUGD VAN 7 TOT 77 JAAR

Lees volgende week :

'S KONINGS NARREN

Attanasio

Een groot m



Hij werd geboren te Dunfermline, in Schotland, in 1835. Zijn vader was een ambachtsman die de rechten van de armen verdedigde. De familie Carnegie had tegenslag en emigreerde in 1848 naar Pittsburgh, in de Verenigde Staten.

ANDREW moest al spoedig zijn eigen brood verdienen. Hij werkte eerst in een katoenspinnerij, later in een telegraafkantoor. Als telegrafist trad hij in dienst van de Pennsylvania Railway Company. Omwille van zijn schranderheid kreeg hij daar zeer spoedig een leidinggevende functie.

SLAAPWAGENS EN STAAL

Hij introduceerde de slaapwagens bij de spoorwegen. Hij won hiermee geld, kocht grond en daarop werd olie gevonden. Hij richtte de Keystone Bridge Works op en bouwde de éérste ijzeren brug over de Ohio. Hij verwierf belangrijke aandelen in de Homestead Steel Works en bezat rond 1888 een complex van staalfabrieken rond Pittsburgh. In 1901 kwam er een fusie tot stand met het nog veel groter complex U.S. Steel Company. Hij had nu een enorm vermogen verworven, hij was een van de rijkste mannen ter wereld en men had hem de bijnaam staalkoning gegeven.

YES

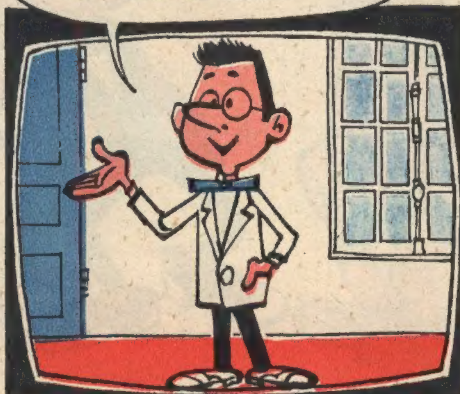
In 1904 wou hij zich uit de zaken terugtrekken. Tijdens een vergadering vroeg de bankier Pierpont-Morgan voor welk bedrag Carnegie hem zijn zaak wou overmaken. Carnegie overhandigde Pierpont-Morgan een briefje waarop hij één enkel getal had geschreven . 400 miljoen dollar ! De bankier las, schreef het antwoord en gaf het briefje aan Carnegie. Hij had slechts één woordje geschreven : YES.

DE CARNEGIE-STICHTINGEN

Andrew Carnegie was 40 jaar en wijdde zich uitsluitend aan het beheer van zijn enorm vermogen. Het geld dat dit vermogen hem opbracht besteedde hij aan het onderwijs, aan de kunst en aan nog een heleboel andere menslievende werken. Hij zei : « Het is normaal dat een mens werkt om fortuin te maken, maar het is een schande rijk te sterven ! » Hij liet niet minder dan 2.000 bibliotheken bouwen, gaf miljoenen uit voor wetenschappelijke opzoekingen en de bevordering van het onderwijs. Hij wou het lot van de arbeiders verbeteren, moedige daden belonen en de internationale verstandhouding bevorderen. In 1903 schonk Carnegie 1,5 miljoen dollar voor een paleis voor het Permanente Hof van Arbitrage, dat in 1914 als Vredespaleis in Den Haag geopend werd. « Als men rijk is, zei Carnegie, moet men zijn geld niet beheren als eigenaar, maar wel als rentmeester ». Hij stierf te Lenox, in Massachusetts, in 1919. Hij was 84 jaar oud, hij had 90 % van zijn reusachtig fortuin uitgegeven aan het welzijn van zijn evennaaste.

HET GROOT





MAAR IN EEN AANPALENDE STUDIO WORDT ER EEN ZEER BEWOGEN TONEELSTUK OPGEVOERD...



ensenvriend

JEANNE ROMBAUT was een meisje dat in 1955 stierf te Ougrée, tijdens een brand in een bioscoop. Zij had twee kinderen uit de vlammen kunnen redden. Toen zij poogde het derde kind te halen, kwam zij niet meer terug. De naam van Jeanne Rombaut staat dan ook opgeschreven in het boek van het Carnegie Hero Fund. Naast de hare staan de namen van veel volwassenen, van jongens en meisjes die hun leven veil hadden om dat van anderen te redden.

VIJFTIG JAAR

De mensen die hun leven opofferden om dat van anderen te redden, noemde Carnegie « de helden van de beschaving ». Hij stichtte een fonds, het **Carnegie Hero Fund,** en gaf een grote som geld om die helden of hun naastbestaanden te helpen en te steunen.

In 1904 brak er brand uit in een mijn van Pennsylvania. De ramp kostte het leven aan 178 mijnwerkers. Hoeveel heldendaden werden er daar door die mensen niet verricht in de mijn, daden waarover niemand iets weet. Die ramp ontroerde Carnegie. Hij wou de naastbestaanden van die mijnwerkers helpen en hij wou tevens dat de naam van de redders zou bewaard blijven voor het nageslacht.

CARNEGIE HERO FUND

Het Carnegie Hero Fund bleef niet alleen een stichting voor de Verenigde Staten, Carnegie breidde ze uit en er kwam een Carnegie Hero Fund in Frankrijk, Denemarken, Duitsland, Zwitserland, Italië, Zweden, Noorwegen, Nederland en ook in België. In 1911 ontving België 230.000 gouddollar, en dit kapitaal brengt sedertdien genoeg interest op om de helden en hun familieleden te helpen. De Belgische staat stort ook ieder jaar een bedrag voor het fonds. De vijftigste verjaardag van het Carnegie Hero Fund werd onlangs te Brussel gevierd met een grote en ontroerende plechtigheid, die bijgewoond werd door koning Boudewijn en koningin Fabiola.

Sedert 1911 werden in België 2.000 helden beloond. 131 onder hen vonden de dood toen zij trachtten het leven van hun evenmens te redden. Deze mannen, vrouwen, meisjes en jongens waren doodgewone mensen. Op zekere dag stonden zij oog in oog met het gevaar. Zij vochten niet om hun eigen veiligheid. Zij hadden alles veil om hun evenmensen voor de dood te redden. Moed is de overwinning die men op zichzelf behaalt !



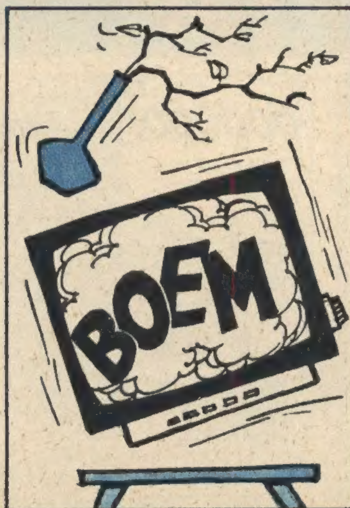
MAX DENGIER is vijftien jaar. Hij is leerling-loodgieter. Hij kwam een klein meisje te hulp, dat in een put was gevallen en waarin twee meter water stond. Hij liet zich langs een koord naar beneden glijden. Giftige gassen stegen uit de put op. De jongeman bleef er nochtans tot hij het meisje kon ophalen. Het was helaas reeds overleden. Op het laatste ogenblik was hij zodanig moe, dat hij het touw moest loslaten. Hij viel in de put. Hij slaagde er echter in weer uit het water te komen en zich opnieuw aan het touw op te hijsen. Men ziet hier Max Dengier tijdens de plechtigheid te Brussel in gesprek met de koning en de koningin.

NIEUWS

HOOFDSTUK 1









HOEMPA * PA ZWAA

HIER ZULLEN WE HET KNUSJES HEBBEN, MET Z'N BEIDEN!
IK ZOU LIEVER HEBBEN DAT WE MET Z'N VIEREN WAREN.



JE BENT TE WANTROUWIG. SLAAP LIEVER!
ER ZIT VENIJN ONDER DE ZEEMZOETE WOORDEN VAN DE WALOGEN.



DE FOLTERPALEN WORDEN IN DE GROND GEZET...
HIER ZULLEN ONZE GASTEN HET ECHT NAAR DE ZIN HEBBEN.





DE ZON GAAT OP...
LAAT DE TROMMELS ROFFELEN!





T DE KRIJGSBIJL!

TEKENINGEN: UDERZO   TEKST: GOSCINNY

Hoempa-Pa en zijn vriend Hubert gingen naar de Walogen om te onderhandelen. Hoempa-Pa heeft geen vertrouwen in de Walogen.















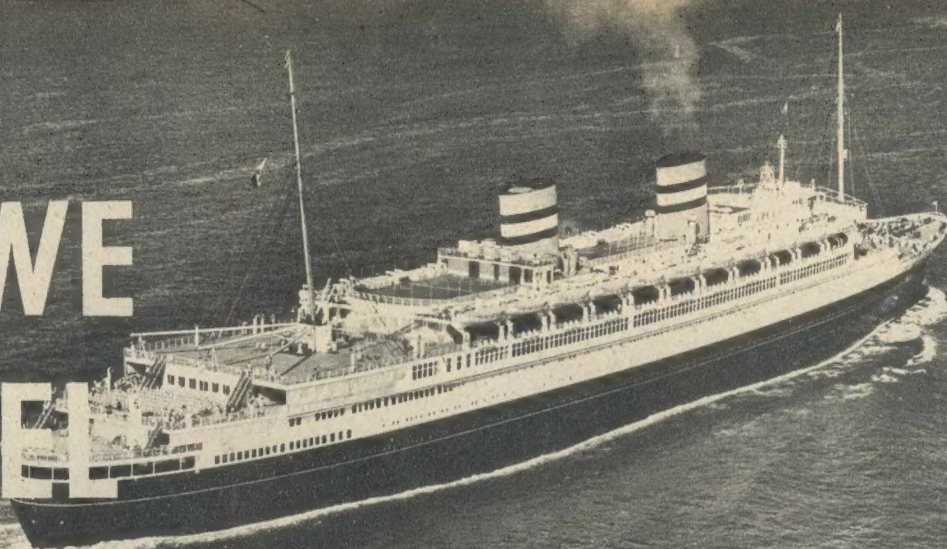






WORDT VOORTGEZET

DE BLAUWE WIMPEL AAN DE MAST



1492 COLUMBUS ONTDEKTE AMERIKA BIJ VERGISSING EN WIERP EEN BRUG VAN OUD NAAR NIEUW



DUIZEND jaar voor Columbus hebben de Vikings de Nieuwe Wereld ontdekt, maar het is toch Columbus die de start gaf voor de wedren over de Atlantische Oceaan. In 1492 vaarde hij in 69 dagen over de Oceaan van Cadix naar San Salvador, en hij was er heilig van overtuigd dat hij in Indië, d.w.z. in het Oosten, geland was. Dat hij in de Nieuwe Wereld was aangekomen wist hij niet. Hij had de weg geopend tot de verovering van de Atlantische Oceaan en tot de ontdekking van Amerika. Hij had de éérste brug geworpen van de Oude- naar de Nieuwe Wereld.

1819 De eerste stoomboot op de Atlantische Oceaan : de « Savannah » wordt triomfantelijk ontvangen in Liverpool

Na de prachtige zeilboten volgde de eeuw van de stoomboten. De eerste boot die de stoomkracht op de Atlantische Oceaan benutte, was de Amerikaanse zeilboot « Savannah » van 350 ton. De boot benutte zijn zeilen en gedurende drie dagen zijn stoomketels. Hij deed dit o.m. om de haven van Liverpool triomfantelijk binnen te stomen. De rookwolk was zó dik, dat enkele kloeke zeelui fluks in een paar sloepen sprongen om de boot te hulp te varen, daar zij dachten dat hij in brand stond.

1839 De eerste strijd voor de blauwe wimpel, de « Great Western » heeft geen brandstof meer, de bemanning komt in opstand

Men had nog niet te veel vertrouwen in de stoom. In 1836 was het nog mogelijk dat een Engels fysicus verklaarde : « Liverpool met New York willen verbinden door stoomboten, is zo dwaas als van Liverpool naar de maan te willen reizen ! » Twee jaar later werd de lijn Groot-Brittannië-Amerika echter ingewijd door de « Great Western » van 1775 ton. Hij kon 111 passagiers aan boord nemen, maar er waren slechts zeven mensen die het er op waagden, naast de bemanning natuurlijk ! Hij vaarde van Liverpool naar New York in 15 dagen. De « Great Western » had een voorganger gehad, nl. de « Sirius », eveneens een Britse stoomboot. Vier uur voor de aankomst van zijn rivaal had hij op de kaaien van de Hudson een handvol passagiers afgezet, zwart van het roet en groen van de zeeziekte ! De « Sirius » was 18 dagen op zee geweest. Hij was vertrokken te Cork in Ierland. De stoomketels van de « Sirius » hadden 453 ton kolen opgeslokt, 53 ton hars, bovendien een mast, de reserve ra's en een goed deel van de meubels die er aan boord waren. Het was nog niet alles ! Kapitein Roberts, een ouwe zeerob, had de muiterij van zijn bemanning moeten bedwingen met de revolver in de vuist.

1859 De eerste oceaanreus had pech, ruïneerde zijn reders en eindigde onder slopershand

De « Great Western » was de éérste boot die de blauwe wimpel kreeg. De grote zeilboten hadden in die tijd nog 30 à 45 dagen nodig om naar Amerika te varen en 15 à 18 voor de terugkeer. Op de reis van Amerika naar Europa zijn de winden gunstig en dat verkort de reis dus merkelijk.

In 1843 liep de « Great Britain » van stapel, het eerste schip in ijzer en met een schroef, dat de golven kliefde met een snelheid van 11 knopen. In 1839 stichtte de Engelsman Samuel Cunard de Cunard Line. Een schip van die maatschappij, de « Europa », behaalde in 1848 een snelheid van 11,41 knopen. In 1855 was het een Franse maatschappij die de « Washington » bouwde, de eerste Franse oceaanreus. In 1956 kwam de « Persia » met een snelheid van 13,90 knopen. In 1859 deed de Britse reus, de « Great Eastern », de overtocht tegen een gemiddelde snelheid van 14,40 knopen. Deze stoomboot van 19.000 ton was 210 m. lang. In zijn ijzeren romp waren drie miljoen klinkbouten met de hand ingedreven. Het schip bezat waterdichte compartimenten, twee schoepraderen en een schroef, tien stoomketels en vijf schoorstenen. Hij kon 4.000 passagiers aan boord nemen. Hij was dus werkelijk een reus, maar men beheerste de techniek nog niet volledig om zulke reuzen te bouwen. De « Great Eastern was een ongeluksschip. Het ruïneerde zijn reders, werd na een tijd gebruikt om telegraafkabels te leggen en kwam al zeer spoedig bij de sloper terecht.



1873 Een zeereis is geen pretje... Een koe in het salon !

Te dien tijde was een zeereis niet altijd een pretje voor de passagiers en voor de bemanning was ze een zware karwei. De stokers b.v. stonden dag en nacht halfnaakt bij de gloeiende ketels te midden van de rook, het stof en het lawaai en voedden de gulzige ovens. De boten deinden en rolden dat het een lust was. Er was geen andere verlichting dan kaarspitjes.

Jules Verne vertelde zeer boeiend zijn tocht over de Atlantische Oceaan met de « Great Eastern ». Op een avond brak er een storm los. Het schutsel waarachter de dieren stonden die naar Amerika moesten gebracht worden, werd vernield en een koe ging op wandel. Zij kwam terecht in een salon van eerste klas, te midden van de luid gillende dames...

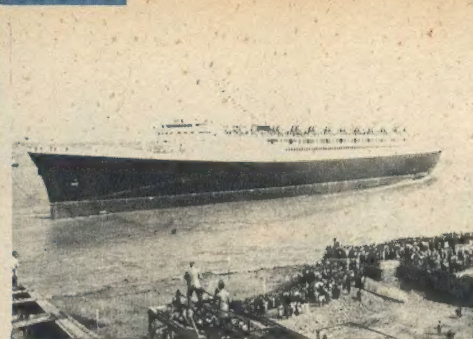
Maar de snelheid werd bestendig opgevoerd en ten slotte werd het een felle strijd om de blauwe wimpel. De « Bretagne », een Franse stoomboot, haalde 19,50 knopen in 1887 en de «Tourraine», eveneens van Franse makelij 21 knopen in 1892. Dan kwam het Britse schip « Lucania » met 22 knopen, de « Kaiser Wilhelm » : 22,80 knopen, de « Deutschland » : 23,40 knopen in 1900, in 1929 de « Bremen » : 28,90 knopen en in 1933 de « Rex », een Italiaans schip van 51.000 ton : 28,92 knopen.

1935 Nauwelijks zeven jaar na zijn eerste reis werd de Normandie voor oud ijzer verkocht !

De «Normandie» deed zijn eerste reis in 1935. Het was een prachtige stoomboot. 83.423 bruto registerton, 313 m. lang en 35 m breed. Hij kon 2.000 passagiers aan boord nemen en was zeer luxueus ingericht. Al wat geld en aanzien had, wou een reis maken met de Normandie die de overtocht deed in 4 dagen, 3 uur en 15 minuten, d.w.z. met een gemiddelde snelheid van 30,30 knopen.

De Engelsen wilden niet voor de Fransen onderdoen en bouwden eveneens een prachtige oceaanreus : de « Queen Mary », die in 1936 de blauwe wimpel haalde met een rekordsnelheid van 30,63 knopen. Die snelheid werd nog opgevoerd tot 31,69 knopen.

DE BLAUWE WIMPEL AAN DE MAST

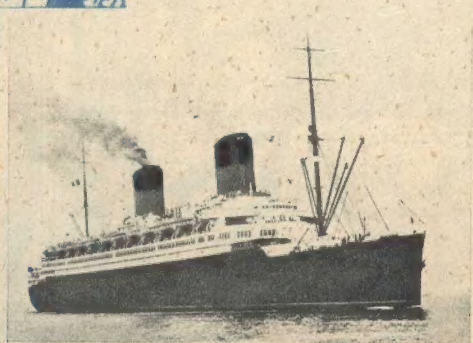


De FRANCE, nieuwe Franse pakketboot, die zo pas van stapel is gelopen.



De NORMANDIE, zeven jaar na zijn maidentrip viel hij reeds onder de slopershamer.





De LIBERTE heeft onlangs zijn laatste reis gemaakt. Hij wordt afgetakeld.

De « Normandie » lag in de haven van New York toen de tweede wereldoorlog uitbrak. Hij werd door de Amerikaanse defensie opgeëist, herdoopt in « La Fayette » en bestemd voor het troepentransport. Te dien einde moest het schip van binnen omgebouwd worden. Op 9 februari 1942 viel er een vonk van een soldeerlamp op een stapel reddingsboeien die vuur vatten. In één oogwenk breidde het vuur zich uit. Heel het schip was weldra een vlammenzee. 12 uur later kon de brand geblust worden, maar het prachtig schip kapseisde en bleef in de modder van de New Yorkse haven vastzitten. Met veel inspanning kon de «Normandie» vlot gemaakt worden, maar hij was zo goed als vernield en werd voor oud ijzer verkocht.

1952 Het drijvend paleis dat ook tanks en kanonnen kan vervoeren !

De «Queen Mary» en de «Queen Elizabeth » die in Amerika werden voltooid in het jaar 1941, werden tijdens de oorlog gebruikt als troepentransportschepen. Samen met de « Mauretania » hebben zij gedurende de oorlog 4 miljoen 400.000 man vervoerd en 10 miljoen km. afgelegd. Na de wapenstilstand werden zij weer als luxueuze passagiersboten in dienst genomen. Zij hebben echter de blauwe wimpel niet kunnen bewaren, want die is sinds 1952 in het bezit van de « United States », die de tocht van het lichtschip van Nantucket aan de Amerikaanse kust tot Bishop Rock, het uiterste westpunt van Groot Brittannië, heeft afgelegd in 3 dagen, 10 uur en 40 minuten.

In vergelijking met de vooroorlogse reuzen is de United States eerder klein: 53.000 ton, 301 m. Hij is echter ultra modern uitgerust en beschikt over 4 turbines.

Alle deskundigen zijn het er over eens dat de wedren over de Atlantische Oceaan in een beslissend stadium is getreden. De boten zullen hun krachten moeten bundelen om de strijd tegen het vliegtuig met succes te kunnen aanbinden. Vóór de oorlog werden er slechts 200.000 luchtreizigers over de oceaan gebracht, in 1957 waren het er reeds 1 miljoen.

1962 Zullen de vleugelboten het ten slotte halen ?

In dat jaar hadden de oceaanreuzen nog 1.030.000 passagiers, maar sedertdien is de strijd hardnekkiger geworden en hij verloopt in het voordeel van de vliegtuigen. Door de lucht gaat het zoveel sneller en ten slotte kost het minder. Men wint tijd en men spaart ook bemanning uit. Stel je even voor: de « United States » heeft een bemanning van 1.200 koppen. Een vliegtuig heeft ten hoogste 10 bemanningsleden. Wij moeten er echter aan toevoegen dat een reis met een pakketboot natuurlijk zeer aangenaam is !

Om nog vlugger over de oceaan te komen, nog veiliger en vooral goedkoper zou men de weerstand van het water moeten

kunnen uitschakelen. Dat kan nu eenmaal niet met de gewone pakketboten. Ze mogen dan nog zo mooi en zo prachtig zijn als bv. de « Rotterdam », de « Amsterdam » of de « France ». Men zou de oceaanreuzen langer en smaller kunnen maken. Moest de « Queen Mary » bv. 600 m. lang zijn in plaats van 310 en veel smaller dan thans het geval is, dan zou hij met een snelheid van 50 knopen de golven kunnen klieven. Maar dan zijn er weer andere problemen en ze zijn al even moeilijk op te lossen. In welke haven zou zulk een schip kunnen aanleggen ?

De specialisten hebben het dus over een andere boeg gegooid en zij stellen voor :

— van alle pakketboten gewoon duikboten te maken aangedreven met kernenergie. Onder het water gaat het immers zoveel sneller ! Enkele Britse firma's bestuderen reeds lang dergelijke plannen, maar de ideale passagiersduikboot hebben zij nog niet gevonden.

— de boten zouden niet meer in het water varen, zij zouden even over het watervlak zweven en rusten op een luchtkussen. In het Kanaal werden reeds proefnemingen gedaan.

— In Kuifje nr. 49 hebben wij een lang artikel gewijd aan de vleugelboten. Hier ligt misschien inderdaad de ideale oplossing. Naar wij vernomen hebben varen er in de Sovjet-Unie reeds ferry-boats die naar dit principe werden gebouwd. Canada bouwt vleugelboten om op de grote Canadese meren te varen en de U.S. Navy bestudeert eveneens de plannen van vleugelboten.

SCHEPEN VAREN

Over de Noordatlantische-Oceaan varen thans een vijftigtal pakketbooten.

PRIJS

De prijs voor een heenreis naar New York per schip bedraagt minimum 200 dollar in eerste klasse, en 170 dollar in toeristenklasse. De prijzen zijn dezelfde voor alle maatschappijen, maar worden op bepaalde tijdstippen van het jaar verhoogd.

KNOPEN

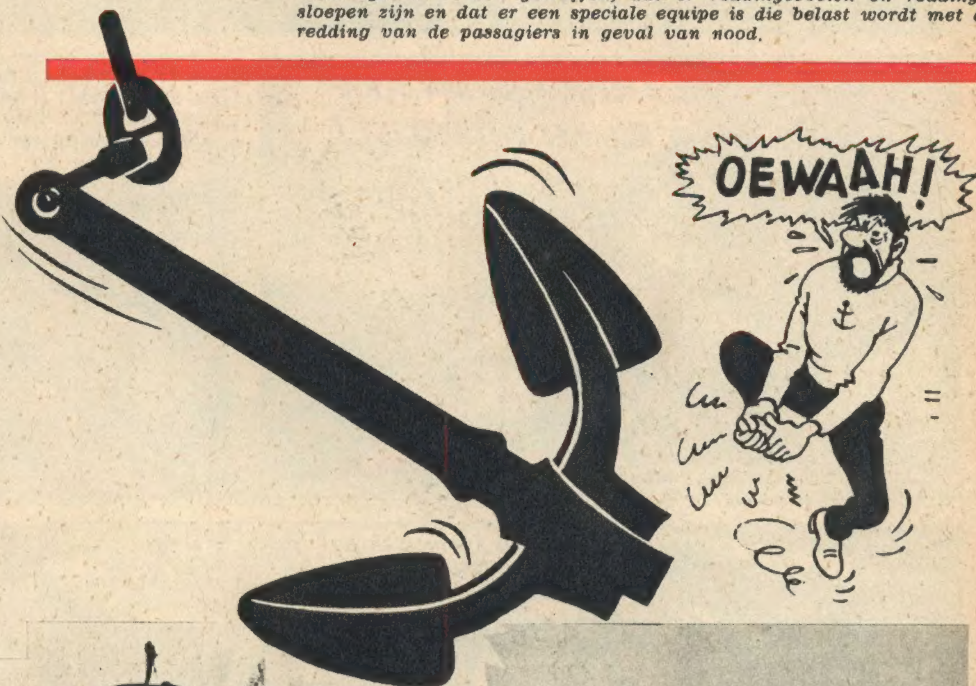
De snelheid van een schip wordt steeds in knopen uitgedrukt. Vroeger werden er knopen gelegd in de lochlijn op 15 m van elkaar en zo werd de snelheid van een schip gemeten. Iedere knoop afgelegd in de tijd van 30 sekonden = 1 mijl per uur. Een zeemijl = 1.852 m. Een pakketboot die 30 knopen doet, heeft dus een snelheid van 55 km 500 per uur.

DE BLAUWE WIMPEL

De blauwe wimpel is geen trofee of geen diploma, het is een traditie van Britse oorsprong. Het schip dat het snelst vaart krijgt de blauwe wimpel. Het gebeurt wel eens dat een lange blauwe wimpel aan de vlaggemast wordt gehesen van het schip dat het rekord op zijn naam heeft gebracht.

HET VERKEER OP ZEE

Opgepast, het verkeer op zee werd in strenge regels vastgelegd. Het verkeer gaat rechts, men haalt in links. Sedert de TITANIC is vergaan, eist het reglement tevens dat aan boord de nodige veiligheidsmaatregelen worden getroffen, dat er reddingsboeien en reddingssloepen zijn en dat er een speciale equipe is die belast wordt met de redding van de passagiers in geval van nood.



DE BLAUWE WIMPEL IS IN HET BEZIT VAN DE « UNITED STATES » die van de Amerikaanse naar de Engelse kust vaart in 3 dagen, 10 uur en 40 minuten.

CHLOROPHYL WAAGT

Generaal Vuurbaard en professor Surboem zullen alles in he





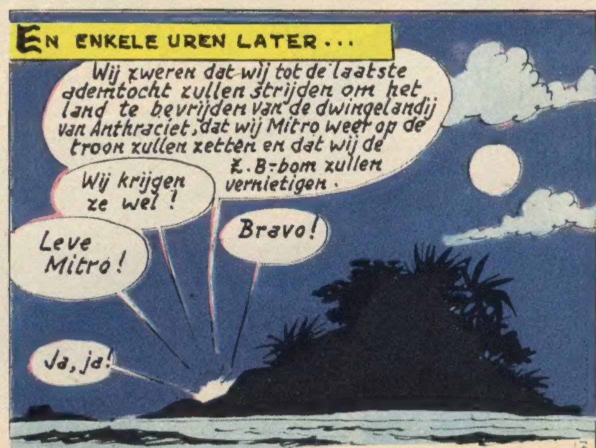












EEN GOKJE door R. MACHEROT

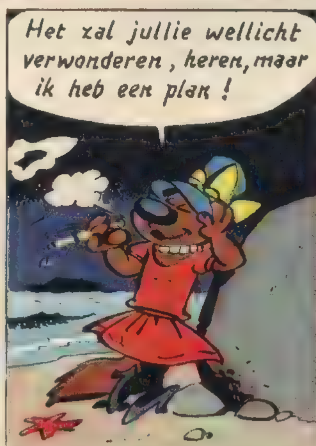
rk stellen om Anthraciet van de troon te gooien, maar..

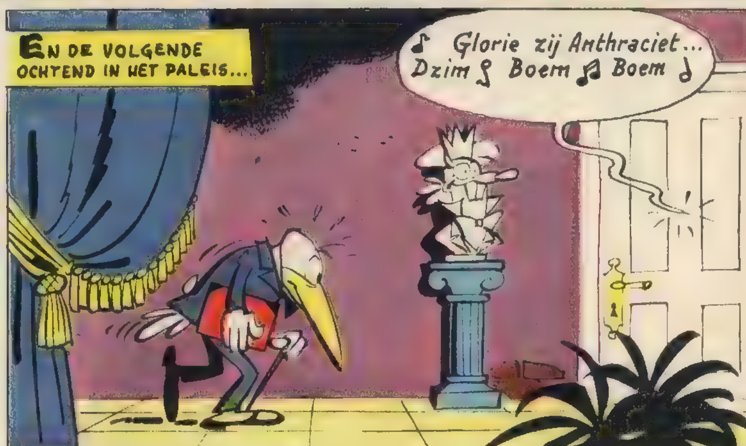








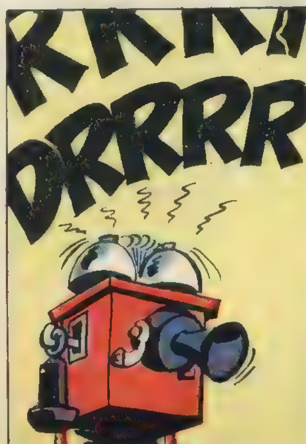














WORDT VOORTGEZET

De omgekeerde wereld van Herbert!

DE EDELSTE VEROVERING VAN HET PAARD

DE Franse natuurkundige Buffon beweerde wel het tegengestelde, doch we hebben alle redenen om te geloven dat hij het glad bij het verkeerde eind had! Je hoeft slechts naar een hippodroom te gaan en al die drukdoende mensen te bekijken om te beseffen dat ik gelijk heb.

Ruim twintig eeuwen voor onze tijdrekening ontpopte het oer-paard zich tot een statig rijdier, dat er in geslaagd is de mens aan zijn heerschappij te onderwerpen. Het deert hem niet dat de mens zich zijn meester noemt, zolang hij zorgt voor een tochtvrije stal met schoon stro en regelmatig zijn etensbak met haver vult.

Het paard krijgt behoefte aan roem en eer en weet het zo aan boord te leggen dat hij zijn naam in alle encyclopedieën krijgt. Het eerste beroemde paard, Pegasus, is de legendarische stamvader van het trotse, eerzuchtige paarderas. Het gevleugelde dier met de gouden teugels laat door een krachtige hoefslag de bron van Hippocrene ontstaan, en luidt daarmee een gouden tijdperk in voor het paard...

Vandaag vertellen we jullie de exploten van enkele beroemde afstammelingen van Pegasus die mijn stelling moeten bewijzen.

EEN PAARD LEIDT DE VELD-TOCHT

DE dood van de krijgsman Turenne betekende een groot verlies voor de Fransen. Turenne was een zoon van hertog Henri van Bouillon en Elizabeth, dochter van prins Willem I. De jonge veldheer trad in 1630 in dienst van Lodewijk XIII en streed aan de zijde van Condé tijdens de Dertigjarige oorlog. Hij sneuvelde te Sasbach door een kanonbal die hem regelrecht in de borst trof. Zijn paard, dat naar de naam La Pie, de ekster, luisterde wilde het lichaam van zijn meester niet verlaten.

— Stuur de Ekster op de vijand af, schreeuwden de soldaten. Hij zal ons aanvoeren en naar de overwinning leiden!

Een poosje later gingen de infanteristen tot de aanval over, — geleid door een paard dat achteloos tussen de kanonballen heen draafde!

EEN VOLBLOED REDT DE

DE afloop van de slag bij Waterloo heeft enkele dagen aan een zijden draadje gehangen en indien we de Engelse geschiedschrijver Dawron mogen geloven, had Wellington zijn overwinning aan zijn paard te danken.

Op 16 juni 1815 werden de Pruisen, aangevoerd door Blücher, door de Fransen verslagen. De Nederlanders en de Britten trachtten hun bondgenoten te helpen. De legers van Napoleon zaten Wellington op de hielen, maar zijn verstandig rijdier holde in volle vaart in de richting van het 92e regiment van de Gordon Highlanders die hun kamp hadden afgezet met sabels waarvan de punten in de lucht priemden. Het paard sprong over de versperring en alhoewel ruiter en paard wat hardhandig op de begane grond belandden, waren ze buiten gevaar!

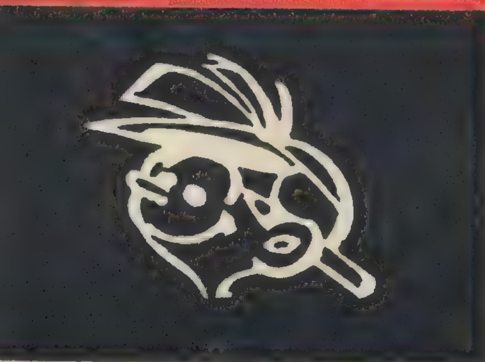
De knappe generaal zou zijn paard dat dertig jaar oud werd hiervoor steeds dankbaar blijven en toen het in 1838 overleed gaf hij het bevel zijn paard met militaire eer te laten begraven.

Het dappere dier kreeg ook een praalgraf waarop te lezen staat:

— Dit bescheiden instrument dat de Voorzienigheid mij schonk deelt samen met mij de eer van de overwinning van de slag bij Waterloo!



S DE MENS...



LAG BIJ WATERLOO



EEN STAD TER ERE VAN EEN PAARD



WAAG je niet te dicht bij dat dier, Alexander! Die verduivelde handelaar heeft me een koppig paard verkocht, een ouwe knol die je onmogelijk kan berijden!

Philippus van Macedonië was die morgen in een boze bui. Zijn beste ruiters hadden in het zand gebeten en tot overmaat van ramp wilde zijn nieuw paard hem niet in het zadel laten stijgen.

Telkens wanneer Philippus een voet in de stijgbeugel zette, steigerde het ros of hield de kop voorover gebogen.

— Laat mij het even proberen? vroeg Alexander.

Hij draaide het dier met zijn kop naar de zon en aanstonds werd het paard rustiger. De jonge Alexander greep de manen vast en hees zich op de rug van het dier dat nu geen weerstand meer bood.

— Zie je wel, riep de toekomstige veldheer Alexander de Grote, het dier was schichtig omdat het zijn eigen schaduw zag!

Het was een prachtig wit paard dat tussen de ogen een vreemde, donkere vlek vertoonde die veel leek op een ossekop en daarom doopte men hem Bucephalus wat in het latijn ossekop betekent.

Alexander de Grote zou de grootste veldheer van de Oudheid worden, hij veroverde een enorm keizerrijk en drong tot Indië door. Hij was een zeer bekwaam strateeg, doch heeft veel te danken aan zijn moedig paard dat geen hindernissen kende. Bucephalus werd gedood in de strijd aan de Hydaspes tegen Poros. Dit betekende een groot verlies voor Alexander en hij liet zijn lievelingspaard begraven met veel eer en praal in een koepelvormig graf waarvan de ruïnes nog bestaan. Alexander stichtte de stad Boukêphala, nu Jalalpore

Een koning van de STEEPLE-CHASE

KAREL MARTEL vestigde zijn gezag na een lange strijd over geheel het Frankische rijk, doch de Lotharingse edelen waren tegen de regering van de hofmeier en kwamen tegen hem in opstand. Het was een rumoerige periode en de geschiedschrijvers uit die tijd gebruikten die opstand als historische achtergrond voor hun populaire verhalen.

Een van de mooiste is het Middelnederlands gedicht uit de XIIe eeuw, DE VIER HEEMSKINDEREN, waarvan enkele fragmenten tot ons gekomen zijn. Het verhaal behandelt de wrok van Karel de Grote tegen de vier zonen van zijn zuster, Vrouw Aye en haar man Haymijn van Ardennen. Om aan de wrok van de keizer te ontsnappen, kregen de vier Haymijns kinderen van de fee Orlande een wonderpaard dat Beyaert heette. Adelaert, Ritsaert, Writsaert en Renout konden alle vier op de rug van het paard plaatsnemen. Beyaert was niet alleen buitengewoon sterk, doch had ook menselijk verstand en kon zelfs huilen wanneer hij verdriet had!

Toen de kinderen op een dag weer in gevaar verkeerden, spleet Beyaert met één enkele hoefslag een rots aan de oever van de Maas doormidden, sprong de rivier over en vluchtte met zijn meesters het dichte Ardense bos in.

In beroemde « Ommegangen » viert België nog elk jaar dit buitengewoon exploot van het Ros Beyaert en in de provincie Namen, te Dinant, kan je nog steeds de spleet in de rots zien die het ros erin geslagen heeft. Beyaert zou in onze tijd beslist de kampioen worden in de steeple-chase van Liverpool!



RIK RINGERS



DE ONT

Rik Ringers beschuldigt er de zwager v





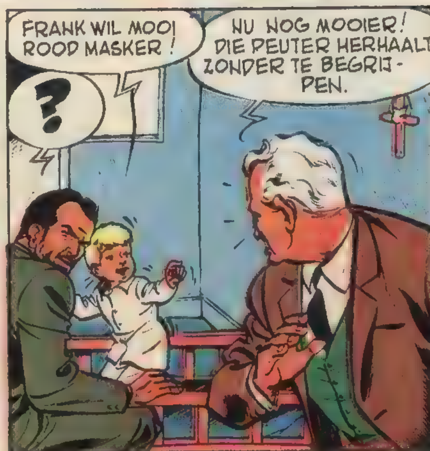


















VOERING

TEK.: TIBET
DECORS: MITTEI
TEKST: A. DUCHATEAU

Chevallier van de kleine Frank te hebben ontvoerd.



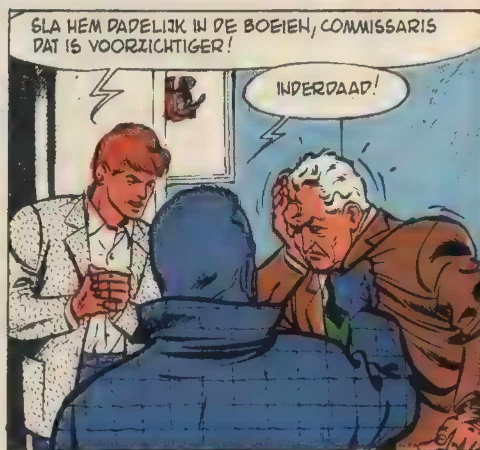






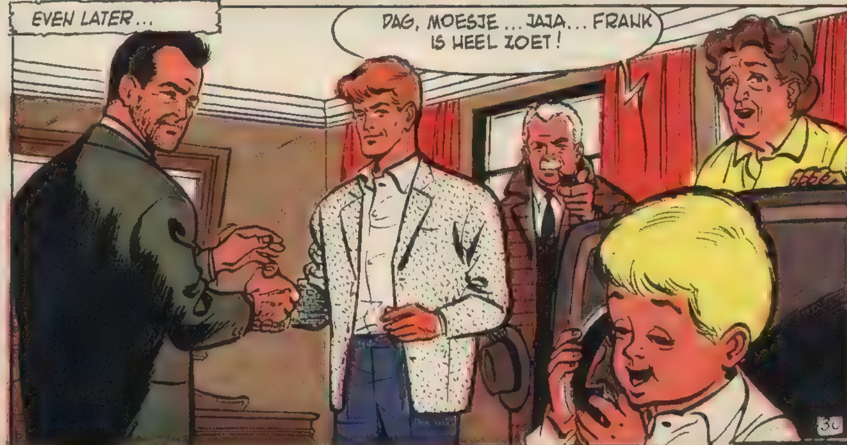












EINDE

hans gokt met de







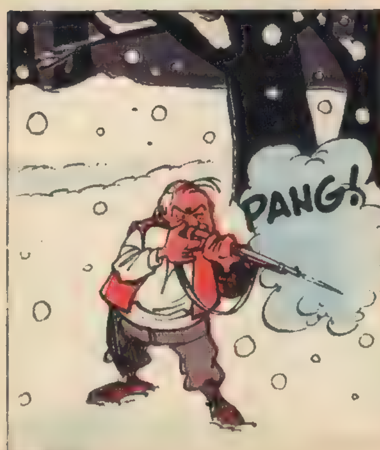












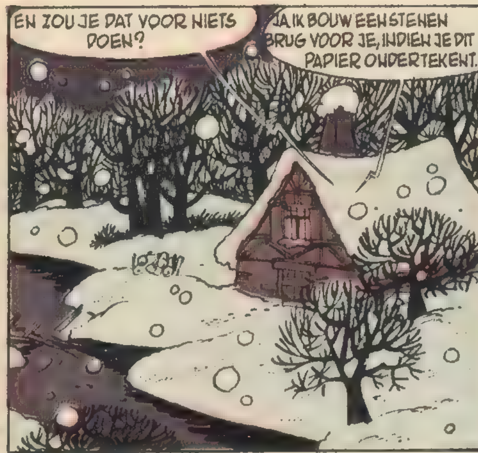




duivel naar een oude elzassische legende

DOOR MITTEÏ























DE TEMPEL VAN ABOE SIMBEL WORDT OPGEVIJZELD !



In januari 1960 begon men in Egypte met de bouw van de Assoeandam die van het onvruchtbare woestijnland een groene oase zal maken. In Kuifje nr. 13 van dat jaar vertelden we hoe tientallen tempels, prachtige getuigen van een eeuwenoude beschaving, daardoor onder water zouden gezet worden.

Dat vonden de kunstminnaars natuurlijk ontzettend erg en de Unesco stuurde een groep archeologen naar Assoean om de mogelijkheid te bestuderen de grote tempel van Aboe Simbel te redden.

De moderne techniek stond hier voor een probleem, want hoe kon men een tempel van 33 bij 8 meter en een diepte van 63 meter die in een rots gehouwen is, verporren ? De tempel ligt tevens aan de oever van de Nijl en zelfs indien men hem ergens anders neerplantte, zou het grootse aanzicht van het Nijldal totaal geschonden zijn.

Een Italiaans architect vond een oplossing en stelde voor de tempel op te vijzelen ! De onderneming zal een heleboel geld kosten en er zal haast drie jaar aan gewerkt worden.

In juli is men begonnen de tempel te onttakelen van de rotsen die er omheen liggen. Wanneer de tempel vrij zal komen zal hij met 308 hydraulische vijzels 60 meter hogerop geplaatst worden. Wanneer de tempel vrij staat, zullen er tunnels onder en rond gegraven worden. Daarna zal men er een enorme caisson van gewapend beton omheen bouwen van 44 meter hoog en 71 meter lang.

Die caisson zal niet minder dan 300.000 ton wegen ! De 308 vijzels zullen dat gevaarte opvijzelen. Telkens wanneer de tempel 30 cm hoger ligt, zullen er betonnen palen onder gezet worden om het geheel te ondersteunen. Op die palen plaatst men dan weer hydraulische vijzels om het gevaarte weer milimeter per milimeter hogerop te krijgen.

De tempel zal dus nog eeuwenlang het Nijldal blijven beheersen en men zal er zelfs voor zorgen dat er kunstmatige rotsen omheen komen. Als alles klaar is zal de caisson weggenomen worden en er zal een opgehoogde oever voor de ingang aangebracht worden zodat de 20 meter hoge beelden zullen uitkijken op het nieuwe Assoean-meer, zoals ze eeuwenlang de Nijl beheersten.

Vroeger profiel.

Weg te graven rotsen.

Nieuw profiel.

③ Oever en heuvel die het natuurlijk milieu zullen nabootsen.

Peil van het meer wanneer de stuwdam van Assoean zal klaar zijn.

② De caisson zal in 29 maanden 60 meter opgevijzeld worden.

① De tempel wordt van de rotsen gescheiden en in een betonnen caisson gebouwd.

Nieuwe oever.

Binnenkant van de tempel.

Actueel peil van de Nijl

Beveiligingsdam

Steenbalken.

Toegangsgeul.

0 10 20 30 40 m.

14 rijen vijzels rusten op een betonnen vloer.

RoeN

De helse achtervolging !



een prijsvraag ingericht door



Kuifje, kapitein Haddock en Bobbie zijn vast besloten het Mysterie van het Gulden Vlies op te lossen. Daarom moeten ze echter het spoor van een zeker Scoubidouvitch vinden... Onze helden ondernemen een helse tocht op een oude motor langs wegen bezaaid met verrassingen en hindernissen. Hun N.S.U. overwint echter alle moeilijkheden en bewijst, dat de motor met wereldfaam in staat is om onze vrienden veilig naar hun doel te leiden.

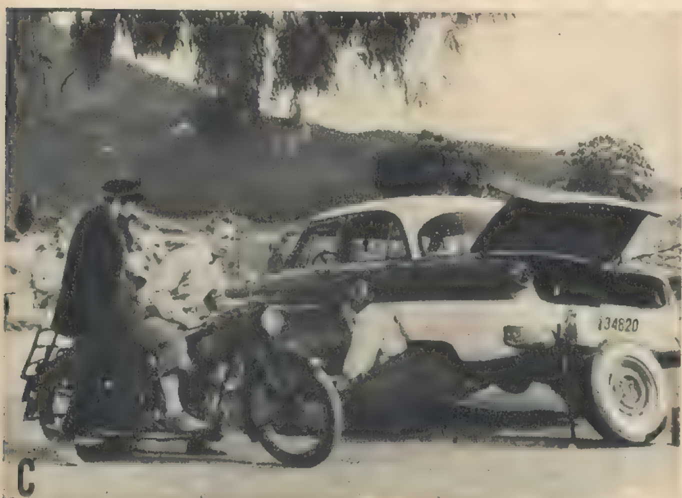
Hier zie je enkele beelden uit de film « KUIFJE en het Mysterie van het Gulden Vlies » tijdens de opwindende rit !
Opgepast ! De beelden staan niet in chronologische volgorde. Je moet ze zelf in de juiste volgorde zetten !
Het is heus niet moeilijk ! Stuur dus vlug je oplossing naar KUIFJE — N.S.U.



A



B



C



D



De 100 eerste juiste antwoorden zullen beloond worden met een PRACHTIGE BRIL VOOR BROMFIETSEN EN MOTO'S VAN HET TYPE BELGISCH LEGER.

Alle inzenders van een juist antwoord ontvangen een prachtige catalogus van de N.S.U.-modellen op twee wielen.



BON terug te zenden naar KUIFJE N.S.U., P.-H. Spaaklaan, 1 tot 7, Brussel 7.
Vul de bon duidelijk in en kleef hem op een briefkaart.

NAAM : ....
VOLLEDIG ADRES : ....
....
De eerste foto draagt de letter ....
De tweede foto draagt de letter ....
De derde foto draagt de letter ....
De vierde foto draagt de letter ....

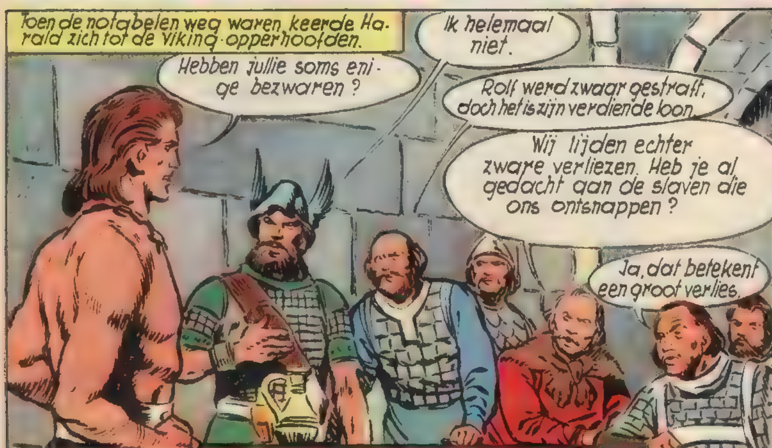


HET RODE

Harald heeft Rolf overwonnen. Hij















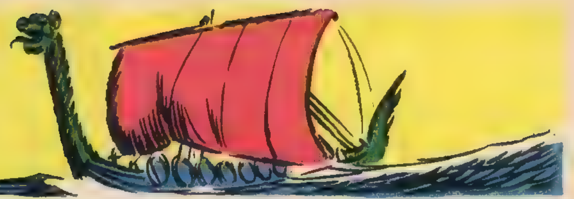




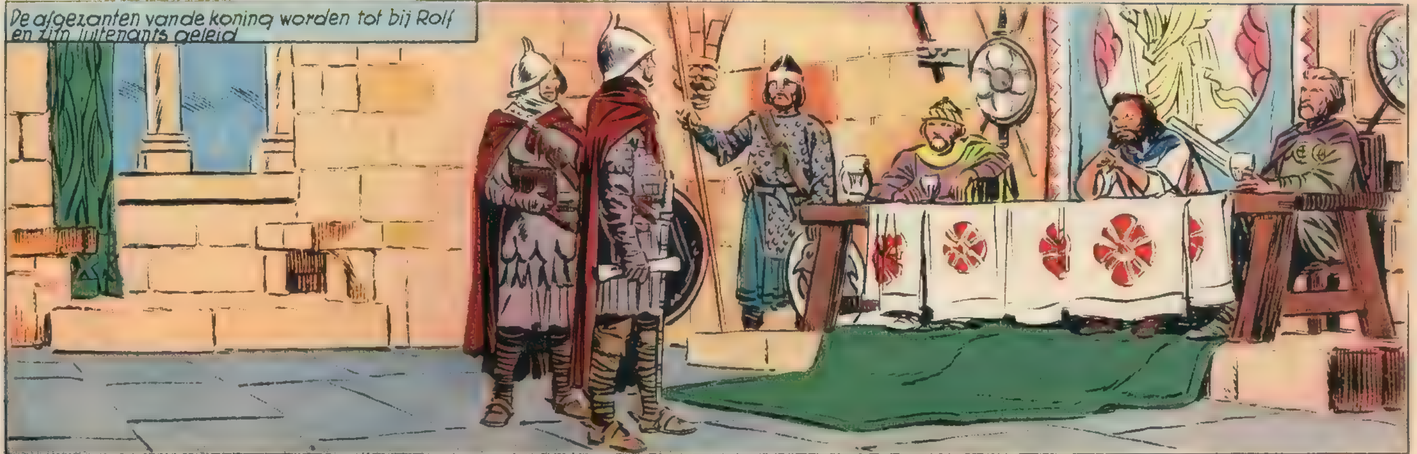
19

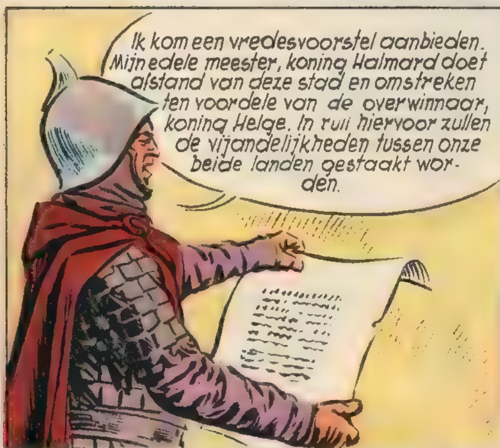
ESKADER

DOOR
L.&F.FUNCKEN



bevrijding van de krijgsgevangenen...





















WORDT VOORTGEZET

Een van de allergrootste luchtvaartpioniers, die de wereld ooit gekend heeft, heette Anthony Fokker. Het was voor een niet gering deel aan hem, de « vliegende Hollander » te danken, dat het reizen per metalen vogel een enorme vlucht kon nemen. In zijn jeugd een verwoed knutselaar richtte hij na de eerste wereldoorlog een Nederlandse vliegtuigenfabriek op om later in Amerika het ideaal van de lange afstandsvlucht te verwezenlijken. In 1922 bracht hij de éérste transcontinentale luchtverbinding tussen New York en Los Angeles tot stand. Daarmee was de hoeksteen gelegd voor de razendsnelle uitbreiding van het luchtverkeer.





FOKKE



De Nederlandse vliegtuigbouwer Fokker was altijd te vinden in de fabrieken waar zijn metalen vogels gestalte kregen.

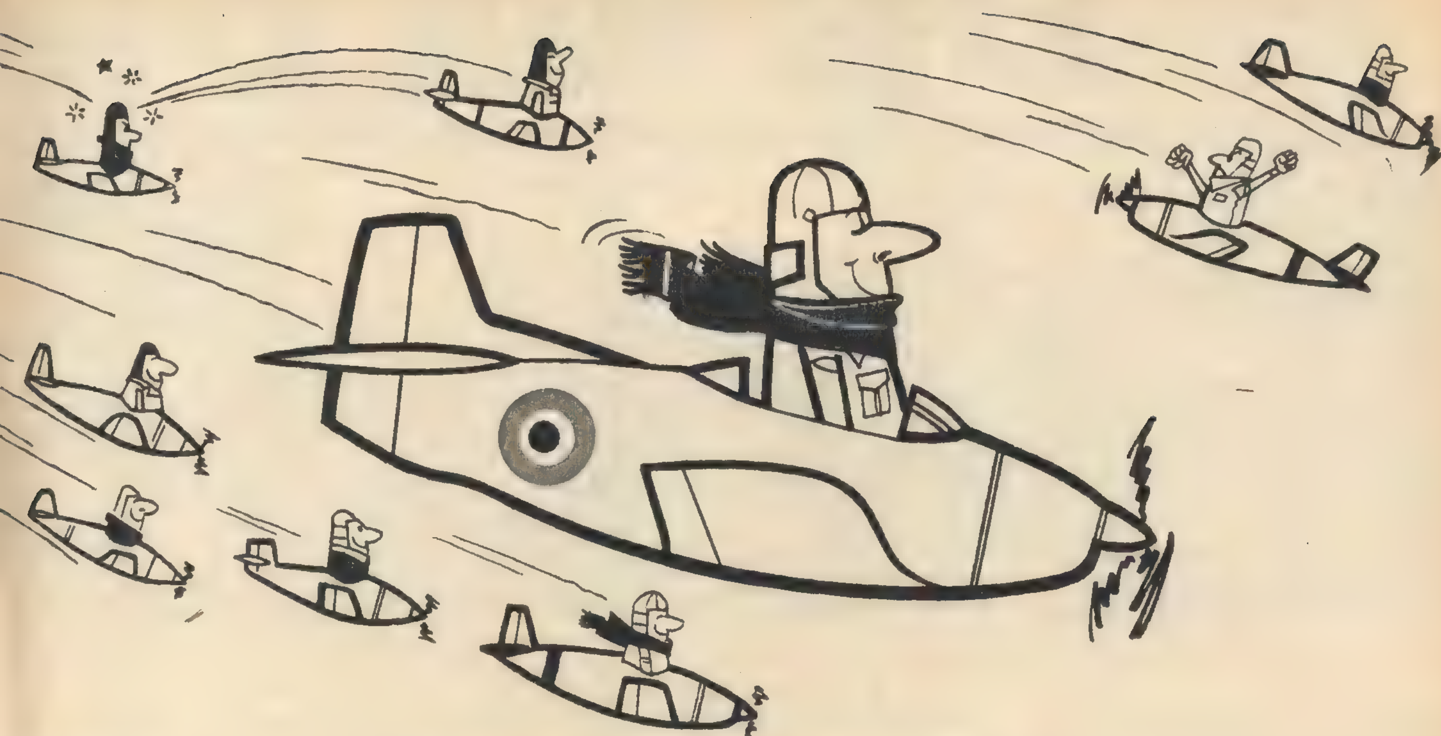
De chef-invlieger van de Fokkerfabriek, Gerben Sonderman, staat op het punt de cockpit binnen te stappen van de Fokker-straaljager S. 14.



WIE had kunnen denken dat Anthony Herman Gerard Fokker, zoon van een koffieplanter, een beroemdheid zou worden ? Op 6 april 1890 werd hij in Nederlands Oost-Indië geboren en niets wees er voorlopig op, dat hier een wonderkind opgroeide. Tony repatrieerde al spoedig naar Nederland en ontpopte zich op de lagere school in Haarlem als de schrik van de onderwijzers. Later op de H.B.S. was hij de wanhoop van zijn leraren, niet alleen een slecht leerling, maar vooral een jongeman, die voor elk vak, dat weinig met de praktijk te maken had, een diepe minachting voelde en... toonde. « Hij zal het niet ver brengen, » zeiden de leraren over Tony.

Hij wou vlieger worden !

De jonge Fokker blonk slechts in een paar dingen uit : in het uitdenken van streken en in knutselwerk. Hij verbaasde zijn vriendjes door op zijn grote zolderkamer zelf speelgoed te vervaardigen van een verbluffende kwaliteit. Het toeval wilde dat hij bevriend was met de énige Haarlemmer, die in het bezit was van een automobiel, toen nog een schitterende triomf van de techniek. Elk vrij uurtje besteedden de twee jongens om het inwendige van de motor te onderzoeken en langzamerhand groeide bij Tony de vurige wens om iets groots te presteren. Zijn kans leek spoedig te komen. Toen Wilbury Wright in Frankrijk een aantal bijzonderheden over de eerste vliegtuigen uit



DE VLIEGENDE HOLLANDER
Schrik van de onderwijzers... Wanhoop van de leraars!

de doeken deed, sloot de zoon van de koffieplanter zich op in zijn zolderkamer om een serie vliegtuigmodellen te bouwen. Tevergeefs smeekte hij zijn vader naar Frankrijk te mogen gaan en vlieger te worden. Fokker sr. zag geen heil in dergelijke fantastische plannen en plaatste zijn zoon op een technische school in Duitsland. In een andere Duitse stad werd toen juist een school voor automonteurs geopend en door te zwijgen dat er ook een cursus vliegtuigbouw aan verbonden was, kreeg Tony van het ouderhuis toestemming zich in te schrijven.

Zo begon de roemrijke carrière van Nederlands luchtvaartpionier. Hij wist net zo veel van de behandelde modellen als de leraren zelf, maar het voordeel was, dat hij de theorie in praktijk kon brengen. Hij hielp mee aan het bouwen van een vliegtuig, dat op zijn eerste vlucht, bestuurd door een der instructeurs, die zelf niet kon vliegen, neerstortte en in brand vloog. Dat betekende het einde van de school.

Maar, de beste leerling bleek niet van zijn stuk te brengen. Een Duitse officier, die het belang van de luchtvaart in verband bracht met oorlogvoering, stelde Fokker in de gelegenheid een machine te bouwen. Dat werd een succes. De vogel had geen roer en ailerons, maar werd bestuurd door het veranderen van de invalshoek der vleugels, terwijl het zwaartepunt zodanig lag, dat het toestel een grote dwarsstabiliteit kreeg, een systeem waardoor de machine veiliger vloog dan alle andere toestellen in die dagen.

Met de Spin rond St.-Bavo

Van 1910-1914 leerde Fokker zelf vliegen ; hij haalde het brevet en voorzag in zijn levensonderhoud door het geven van demonstraties. Een moment, dat hem veel voldoening schonk, beleefde hij te Haarlem, toen hij daar op Koninginnedag met zijn legendarische « Spin » rond de torenspits van de oude Sint-Bavo vloog en bejubeld werd.

Die gebeurtenis overtuigde zijn vader ervan, dat Tony wel iets kon en dat hij financiële steun verdiende. Nu ging de jonge vliegtuigbouwer aan de slag. In Duitsland construeerde hij zijn eerste leervliegtuigen, waarbij gelaste buizen voor de rompconstructie werden toegepast, een systeem, dat karakteristiek voor de meeste Fokker-vliegtuigen is gebleven. Twee belangrijke vondsten vestigden definitief het succes van Fokker. De eerste was het gesynchroniseerde machinegeweer, de tweede was die van de stijve, geheel vrijdragende vleugel, een houten constructie van binten en leggers. De Nederlander vocht inmiddels met de concurrentie, maar iedereen capituleerde voor het magnifieke jachtvliegtuig D7, dat Fokker op de markt bracht en waarmee de oorlogsvliegers ongenaakbaar schenen in de lucht.

Na de oorlog deed Tony al zijn materialen met wagonladingen tegelijk naar ons land smokkelen, waar hij in Amsterdam de N.V. Nederlandse vlietuigenfabriek oprichtte. Als bouwer van verkeersvliegtuigen ging Fokker daarna met grote voortvarendheid te werk. De aan acht personen plaats biedende F 7a, het éénmotorige toestel, waarmee Van der Hoop in 1924 voor het eerst naar Indië vloog, was een machine, die op vrijwel alle luchtlijnen ter wereld jaren lang dienst heeft gedaan en als summum van veiligheid en stabiliteit werd beschouwd. Fokker had ook de primeur van viermotorige toestellen, de F 20, de zgn. « Zilvermeeuw », de F 22 en de F 36.

De knutselaar van weleer, de slecht lerende knaap op de Haarlemse H.B.S., bleef zijn vleugels uitslaan. Hij vertrok naar Amerika om met het kapitaal dat men hem daar beschikbaar stelde zijn levenswerk voort te zetten. Hij legde zich nu toe op het bouwen van militaire vliegtuigen, de jager, de verkenner en de lichtkruiser en het gevechtsvliegtuig, waarmee hij op het Parijse Luchtvaartsalon in 1936 een sensatie ontketende. De « Vliegende Hollander », wiens naam herinneringen wekt aan de stoere Hollandse zeelieden uit de zeventiende eeuw, stierf drie jaar later, in de leeftijd van 49 jaar. Het voor heel de wereld schokkende bericht kwam uit New York, waar de Nederlander zijn laatste jaren vertoefde. De balans van dit te korte leven was verbazingwekkend. Sinds het einde van de eerste wereldoorlog had hij niet minder dan vijftig luchtvaartmaatschappijen in alle werelddelen gevestigd. Men mocht gerust zeggen, dat de nationale burgerluchtvaart aan het genie van deze rusteloze figuur haar opkomst te danken had. Als in een visioen zag hij de toekomst van de luchtvaart feitelijk al toen hij op zijn zolderkamer prutste met sleutels en boutjes.

BEN DE GRAAF



DE WILDE


DAAR ACHTER DIE BERGEN, WAAR DE ZON ONDERGAAT, HOOP IK EEN NIEUW LAND TE VINDEN...


KOM JE MET ME MEE?
IK WEET NIET WAT IK DOEN MOET... ARAM ZAL ONS NOOIT VOLGEN NAAR EEN LAND DAT HIJ NIET KENT. MAG IK DE VRIENDSCHAP DIE JE ME AANBIEDT WEIGEREN? MAAR HET VALT ME ZO ZWAAR VAN MIJN TROUWE VIERVOETER TE SCHEIDEN...


GEEF MIJ EEN POOSJE BEDENKTIJD, TOENGA. WANNEER DE AVONDSCHEMERING DIE KRUIN DAAR ZAL OPGESLOKT HEBBEN EN INDIEN JE ME HIER NIET VINDT, GA DAN...


TROUWE, ARAM! WE ZIJN SAMEN OPGEGROEID EN JOEGEN HETZELFDE WILD NA. SAMEN OVERWONNEN WE DE GEVAREN EN DEELDEN DEZELFDE VREUGDE!


LATER, OP HET AFGESPROKEN UUR...
NOEN IS ER NIET... IL VOEL ME BEDROEFD, MAAR IK BEGRIJP DAT HET ONMOGELIJK IS VOOR NOEN DE DAPPERE TIJGER TE VERLATEN... VOORUIT! HET IS TIJD...


EEN OGENBLIK LATER.
TOENGA!

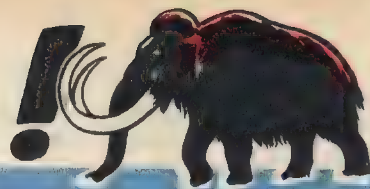

MIJN VRIEND!


DE VRIENDEN BEGEVEN ZICH SAMEN OP WEG... ZE HEBBEN REEDS TWEE DAGEN GELOPEN EN 's AVONDS...
TOENGA RUIKT MENSEN... MAAR HET IS NIET DE REUK VAN DE GHMOERS...


KIJK! DAAR!



HORDE !



heeft hij een ware vriend gevonden...

DOOR E. AIDANS



















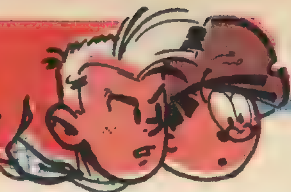






WORDT VOORTGEZET

ROCK DERBY



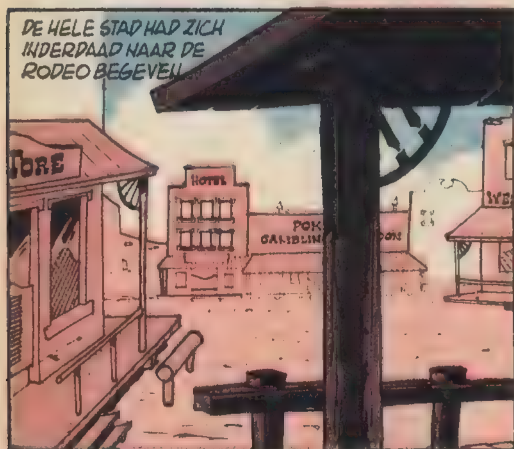
IN HET GOUD van

Pedro heeft enkele potjes gebroken en moet een schadevergoeding var



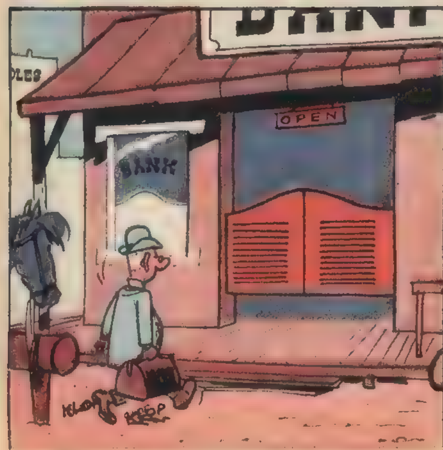












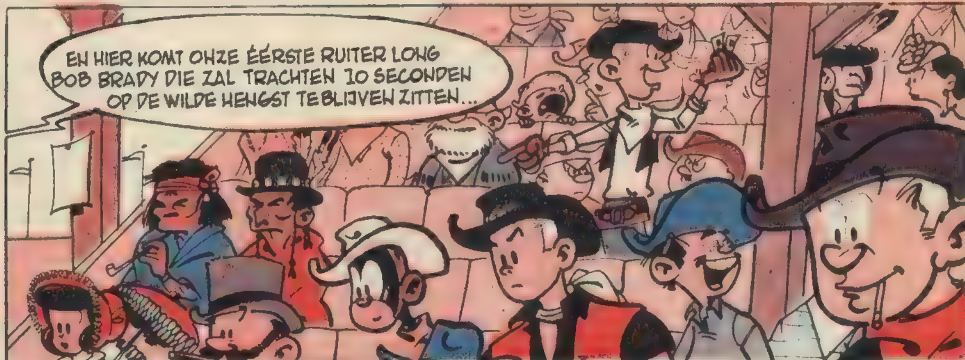


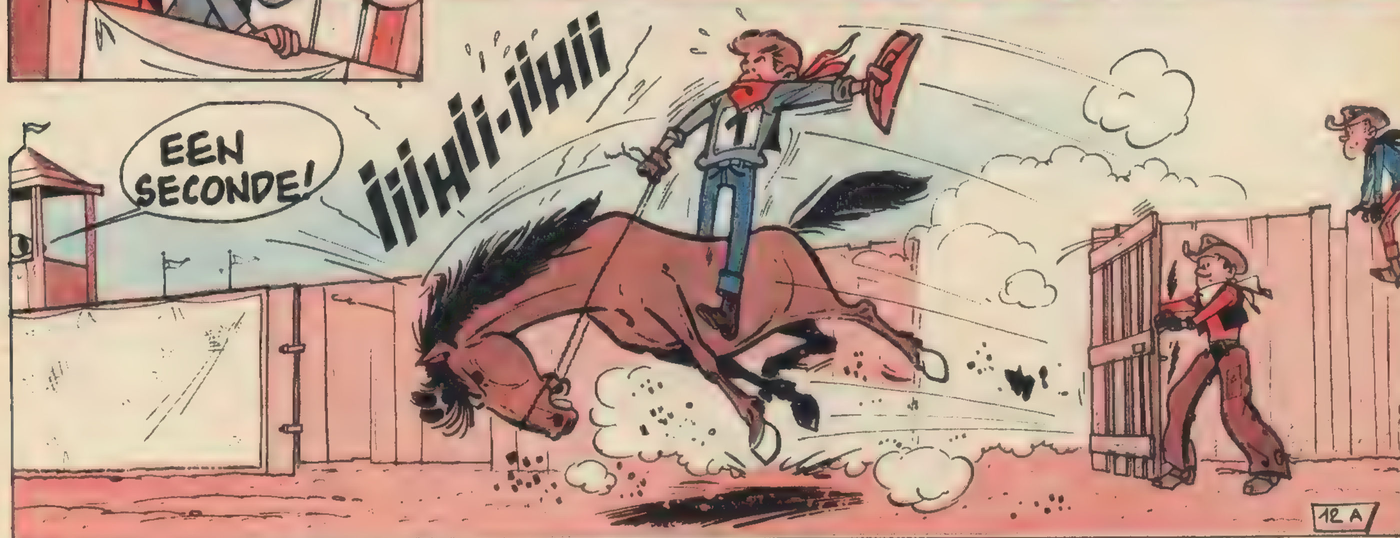
de NAVAJOS



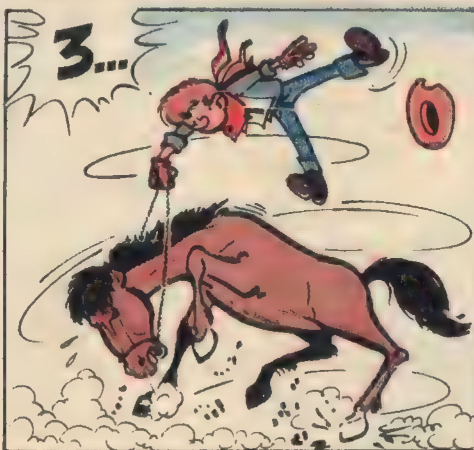
1.000 dollar betalen. Daarom zal hij zijn kans wagen in een rodeo...

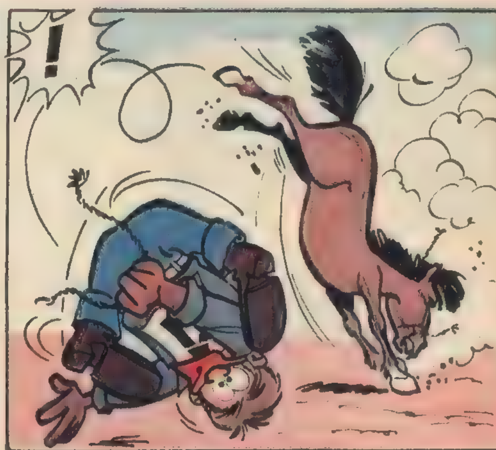


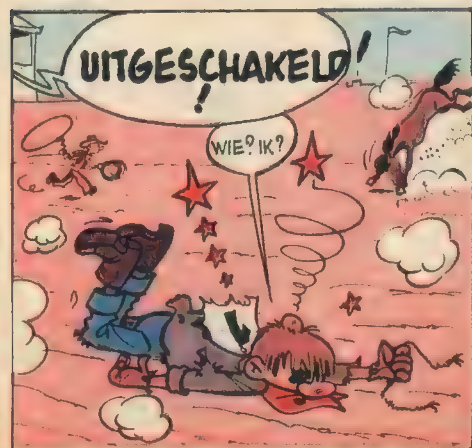


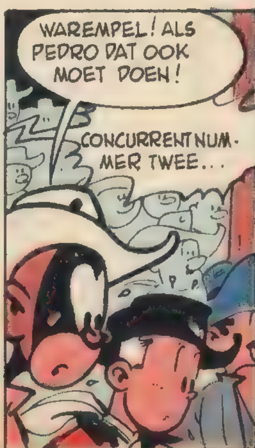














WORDT VOORTGEZET

De prachtige tekeningen aan de muur zijn het collectief werk van een groep jongelui.



Wie niet van penselen en verfpotten houdt, mag met klei werken en naar hartelust boetseren.



IN HET RIJK VAN KLEUR EN FANTASIE

— PAPA, IK ZOU GRAAG TEKENLERAAR WORDEN.

— JIJ, TEKENLERAAR, JAN? JE WEET NIET EENS HOE JE EEN POTLOOD BEHOORLIJK MOET VASTHOUDEN!

JAN DROOP BEDROEFD AF EN ZAG DOOR DE STRENGE UITSPRAAK VAN ZIJN VADER ZIJN MOOIE TOEKOMSTDROMEN IN ROOK VERGAAN.



Nu maar lustig omgesprongen met de verfkwast. De kunstenaars-in-de-dop vergeten alles om zich heen...

DAT is erg jammer want misschien had Jan veel talent voor tekenen, maar werd hij in zijn spontane expressie geremd door een gebrek aan waardering van zijn omgeving. Het tegenovergestelde is ook mogelijk. Het gebeurt dat de ouders de tekeningen van hun kinderen zó fantastisch vinden dat ze aan iedereen die het weten wil vertellen, dat hun kinderen wonderkinderen zijn! In dat geval wordt het kind over het paard getild en groeit op tot een eigenwijs, verwaand schepsel! Waar ligt de gulden middenweg?

De opvoeders beginnen bijzondere aandacht te wijden aan het probleem van de creatieve arbeid van de jeugd waarbij het tekenen een niet te onderschatten rol vervult.

De Unesco heeft op dit gebied baanbrekend werk verricht en jullie hebben waarschijnlijk allemaal reeds een tentoonstelling bezocht van tekeningen, ingezonden door jongelui van heel de wereld, en georganiseerd door de Unesco. Je was misschien een tikkeltje afgunstig op al die jongelui omdat hun tekeningen met zoveel belangstelling vereerd werden. Bij sommige werken bleef je stilstaan en je dacht : dat had ik net zo goed gekund! We zijn het volkomen met je eens. De grote mensen zullen moeten leren de jeugd niet als een wereld van miniatuurvolwassenen te bekijken en leren begrijpen dat een kleuter van 3 à 4 jaar, of grotere jongens en meisjes van 6 tot 12 dat wat zij zien niet weergeven zoals een oudere persoon het zou doen.



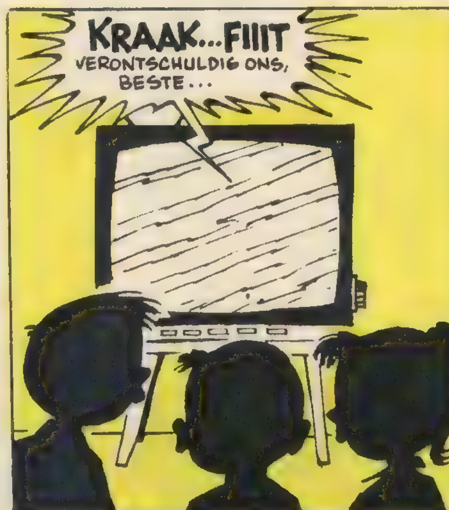
Een poosje geleden nog dacht ze dat ze niets kon. Ze ontdekte lijnen en kleuren en maakt thans knappe schilderstukjes.

(Vervolg van pagina 3)

HET GROOT NIEUWS

HOOFDSTUK 2







VERVOLG VAN PAGINA 29

IN HET RIJK VAN KLEUR EN FANTASIE

In « Education through art » (opvoeding door kunst) schrijft de pedagoog Herbert Read het volgende : De goede leraar, die in staat is de conventionele opvattingen te doorbreken die door ouders en omgeving vaák bij het kind ten opzichte van het tekenen gevestigd zijn — en die op deze wijze een totaal


Schilderen en daarbij ook z'n evenwicht bewaren, dat lijkt ons een hele toer...

nieuw, direct en levendig contact met zijn leerlingen weet te bereiken, een contact dat op liefde en waardering voor de opgroeiende persoonlijkheid van het kind


Een museumbewaker kijkt geamuseerd naar het werk van een klein meisje. Het meisje merkt daar helemaal niets van.

berust — deze leraar zal het nooit over zijn hart krijgen, zijn leerlingen willekeurige begrippen van « goede » of « slechte » tekeningen op te dringen, waar een kind in een bepaalde fase van zijn ontwikkeling nog niet aan toe is.

TEKENEN IS EEN WERELDTAAL

Het tekenonderwijs wordt langzamerhand in nieuwe banen geleid en de INSEA groepeert elk jaar tijdens een congres alle vooraanstaande pedagogen, om na te gaan hoe men de jongelui het best kan aanzetten tot tekenen om hen aan een creatieve vrijetijdsbesteding te helpen waarbij ze zich niet alleen spontaan kunnen uitdrukken, maar tevens leren hoe prettig het is penseel en potlood te gebruiken om uiting te geven aan hun eigen gedachtenwereld.

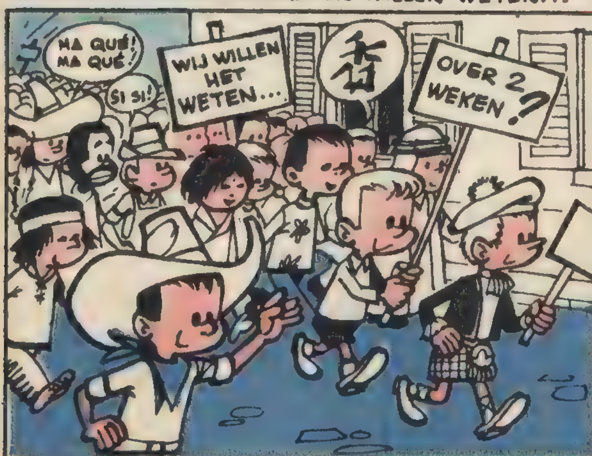
Er bestaan reeds scholen waar voor de creatieve arbeid een belangrijke plaats in het programma werd ingeruimd. De Stichting « Art for World-Friendship » nodigt alle kinderen van alle landen uit om tekeningen in te sturen die allemaal met veel belangstelling bestudeerd worden. Er bestaat zelfs een


Hoe krijgen we de helm die daar in de hoek staat nu behoorlijk op het papier getekend. Dat is de vraag !

regelmatige uitwisseling van kindertekeningen om de kinderen over heel de wereld met elkaar in contact te brengen, om elkaar beter te leren waarderen en begrijpen. We vinden de wereldtaal door middel van tekenen een prachtig initiatief en wie meer over de stichting wil weten kan schrijven naar « Tekenen is een Wereldtaal », J. v. Ruysdaelstraat 24bis, Utrecht.

HET GROOT NIEUWS HOOFDSTUK 2bis

UIT HEEL DE WERELD KOMEN ONGEDULDIGE JONGELUI TOEGESTROOMD. ZIJ WILLEN WETEN...









TON en TINNEKE

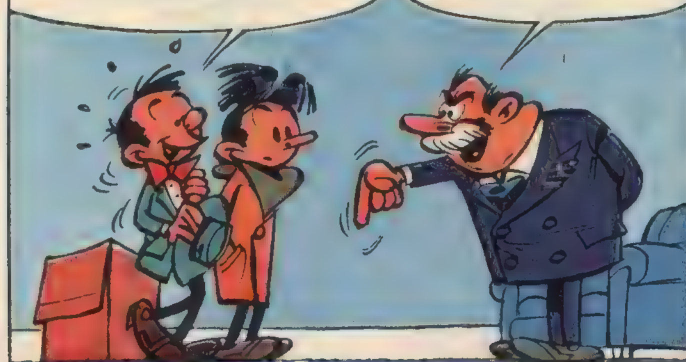
DE GENERAAL STOFZUIGERT...

door Attanasio







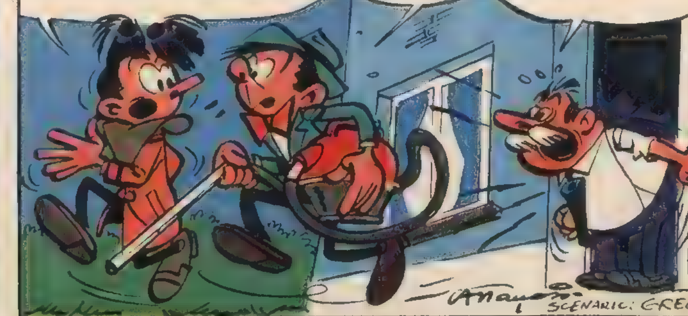












ONS AUTOPRAATJE

DE MOTOR XK S IN EEN ZONDAGSPAKJE !

DE JAGUAR MARK X

SIR WILLIAM LYONS mag trots zijn op zijn laatste creatie die we mogen beschouwen als een nieuwigheid in de categorie sportwagens. De persoonlijke stijl van het koetswerk wijkt volkomen af van alles wat men tot nog toe gezien heeft, maar verraadt toch dadelijk dat we met een Jaguar te doen hebben.

De krachtbron is de uiterst soepele 3,8 liter S motor die we ook in de Jaguar E aantreffen en waar we in Kuifje nr 49 van vorig jaar reeds het een en ander over verteld hebben.

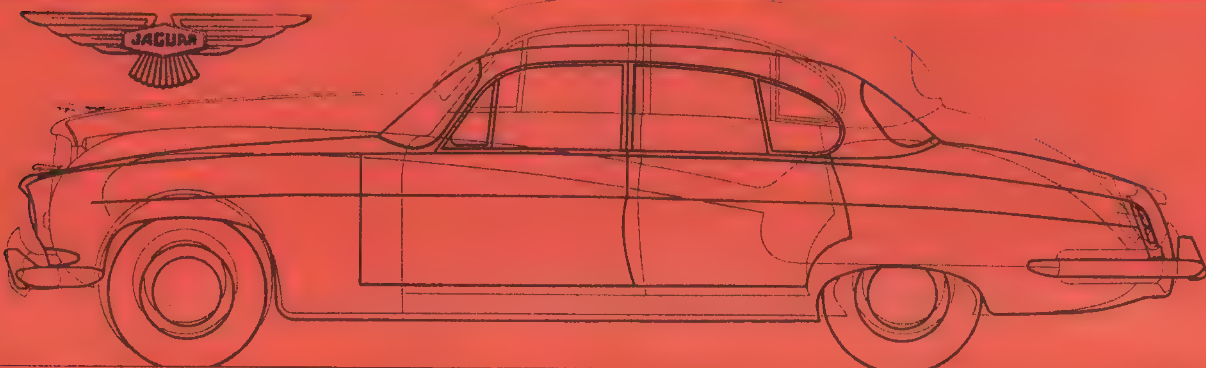
De JAGUAR MARK X heeft een zelfdragende carrosserie die mooi van lijn is en ruimte biedt voor vijf personen. Het feit dat een wagen van dit soort voor- en achteraan volkomen onafhankelijk geveerd is mag men als ongewoon beschouwen. Dit resultaat werd verkregen door dubbele draagarmen en telescoop-schokdempers, die in de voorste veren ingebouwd zijn, en dubbele schroefveren met trekarmen, gecontroleerd door schokdempers langs beide kanten achteraan. Rubberblokken tussen ophanging en carrosserie zorgen er voor dat de wagen volkomen geruisloos is.

De benzinetanken zitten onder de achterspatborden die samen een totale inhoud hebben van 91 liter.

De bagagekoffer is ook zeer ruim en heeft een totaal volume van 765 kubieke cm. Voor het reservewiel en het gereedschap werd er nog een andere ruimte voorzien. De MARK X komt in de plaats van de Mark IX en biedt veel meer voordelen alhoewel de prijs niet verhoogd werd.

KNUS EN WARM !

De verwarming van de Jaguar Mark X S is zeer vernuftig. Wie kouwelijk is, kan zijn eigen hoekje heerlijk verwarmen zonder dat de medereiziger, die meer op frisse lucht gesteld is, daar hinder van heeft. Het verluchtings- en verwarmingssysteem kan afzonderlijk ingeschakeld worden voor het rechter- en linker voor- en achtergedeelte van de wagen. Het volstaat op een van de drie toetsen van het dashboard te drukken.



Op de tekening zie je duidelijk hoe de lijn van de Mark IX evolueerde naar de Mark X.

BETERE WAAR VOOR MINDER GELD!

De Jaguar is en blijft een dure wagen, doch wanneer men de kwaliteit en de prestaties er van gaat vergelijken met andere wagens uit zijn categorie, dan moet men toegeven dat de prijs niet overdreven hoog ligt.

Tijdens de wedrennen te Francorchamps moest de Belg Mairesse met zijn Ferrari GT zijn beste beentje voorzetten om zich niet te laten voorbijstreven door een Jaguar. In de toeristenklasse viel de overwinning te beurt aan een Jaguar 3,8 liter die vóór een Alfa Romeo en een Citroën ID over de eindmeet snorde.

Het geheim waardoor William Lyons er steeds in geslaagd is puike wagens op de markt te brengen, zonder zijn prijzen op te drijven schuilt waarschijnlijk in het feit dat hij al zijn wagens bouwt volgens eenzelfde techniek en aldus een bezuiniging doet die uiteindelijk de kostprijs van de wagens vermindert.

Racen in gezinsverband

De *Jaguar Mark X* is een comfortabele vijfpersoonswagen die in staat is een topsnelheid van 190 km per uur te behalen. Er werd echter aan de veiligheid van de reizigers gedacht en daarom werden er, ondanks de breedte van de wagen, slechts twee plaatsen vooraan voorzien zodat de bestuurder niet in zijn bewegingen kan gehinderd worden. De voorzetels hebben verstelbare leuningen en een opklapbare centrale armsteun. De achterzetels hebben eveneens armsteunen en voor het comfort van de passagiers achteraan werd er een opklapbaar tafeltje in de leuning van de voorzetels gebouwd.

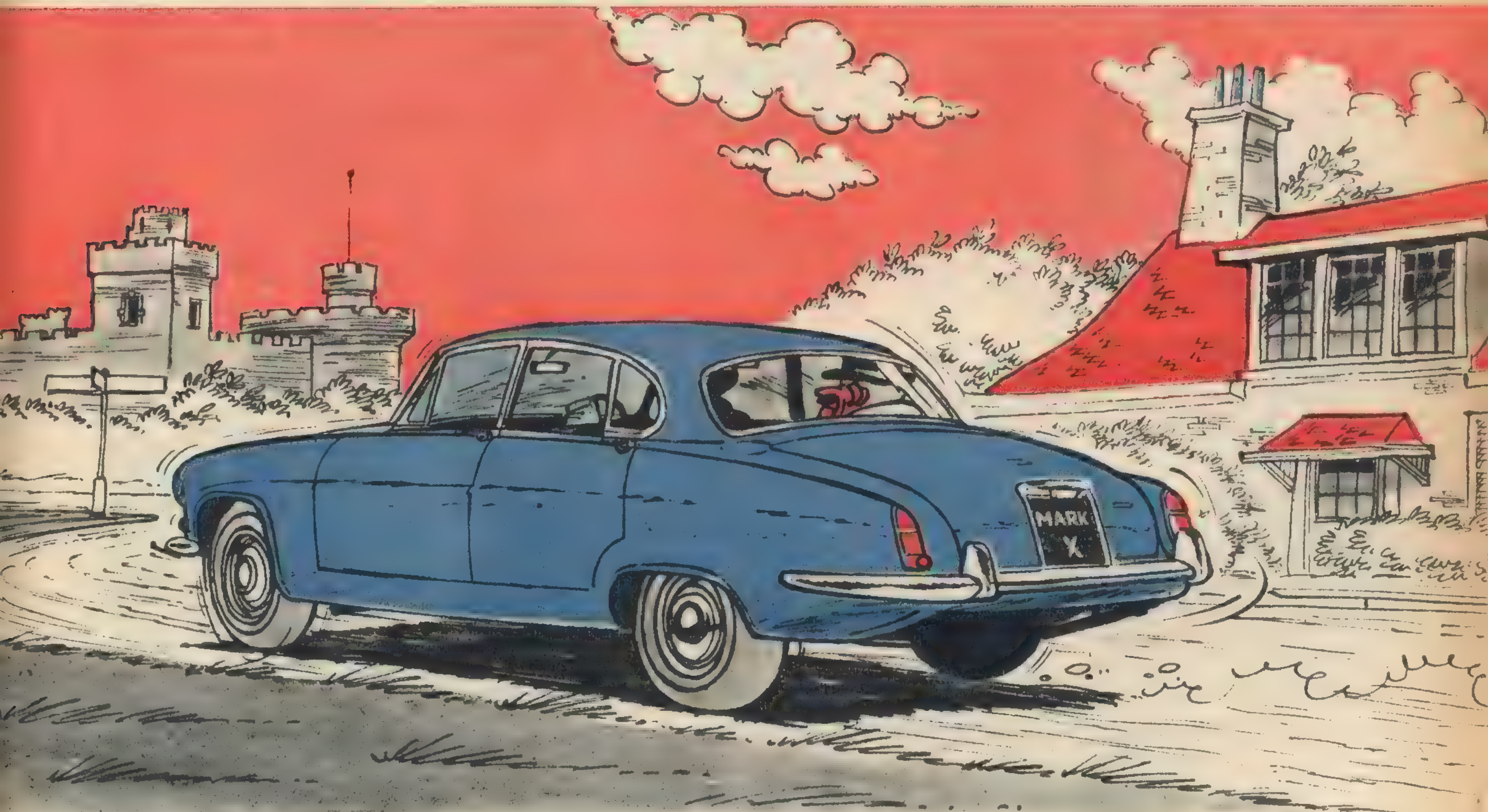
De totale lengte van de Jaguar X bedraagt 5,13 m en hij is 1,93 m breed. De wagen is echter zeer laag, 1,39 m. De deuren gaan wagenwijd open zodat het niet eens zo'n hele toer is om zich in de auto te wurmen.

De afwerking binnenin kan luxueus genoemd worden. De zetels en deuren zijn bekleed met echt leder en zijn in harmonie met de onderdelen waar glimmende notelaar voor gebruikt werd.

Er zijn drie soorten transmissies verkrijgbaar. Een volledig gesynchroniseerde versnellingsbak met of zonder overdrive en een volautomatische transmissie.

Men zit op en top veilig in een *Jaguar Mark X S* want de servo-schijfremmen op de vier wielen werken twee aan twee afzonderlijk. Mochten er dus ooit een paar remmen defect geraken, dan heeft men er toch nog steeds twee andere. Op het dashboard gaat er trouwens een lampje aan wanneer de remolie in een van de cylinders beneden het peil zou staan, zodat alle ongelukken kunnen voorkomen worden.

De Jaguar Mark X S is dus echt een wagen waar men pijlsnel en veilig kan mee rijden.



TECHNISCHE STEEKKAART

MOTOR :

6 cylinders op een rij

cylinderinhoud : 3.781 cc

boring-slag : 87/106 mm

2 bovenliggende nokkenassen

compressieverhouding : 9 : 1 (8 : 1 op bestelling)

maximum vermogen : 265 PK bij 5.500 omw/min

3 carburatoren SU H. D. 8

TRANSMISSIE :

vier versnellingsbak waarvan 3 gesynchroniseerd
of 4 versnellingen en overdrive
of automatische transmissie
zelf-remmend differentieel Salisbury

REMMEN :

4 schijfremmen Dunlop
de achterste schijfremmen staan in verbinding met het differentieel
afzonderlijke servo-remmen gescheiden door een hydraulisch circuit.

VERING :

4 onafhankelijke wielen

BESTURING :

servo-stuurmechanisme

AFMETINGEN :

totale lengte : 5,19 m
totale hoogte : 1,39 m
totale breedte : 1,94 m

GEWICHT :

1.820 kg tot 1.850 kg, naar gelang de transmissie.



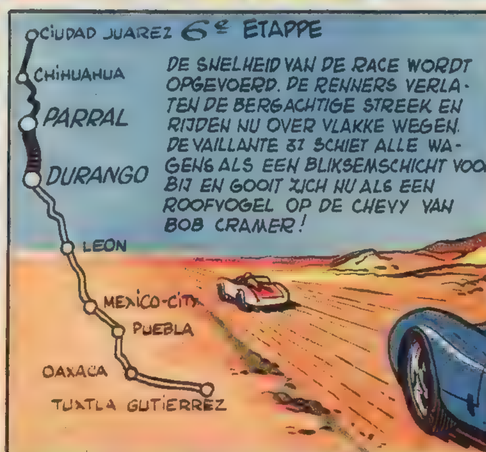
HET VERRAAD VAN

Steve die wegens spionage werd aangehouden, verschijnt op het laats

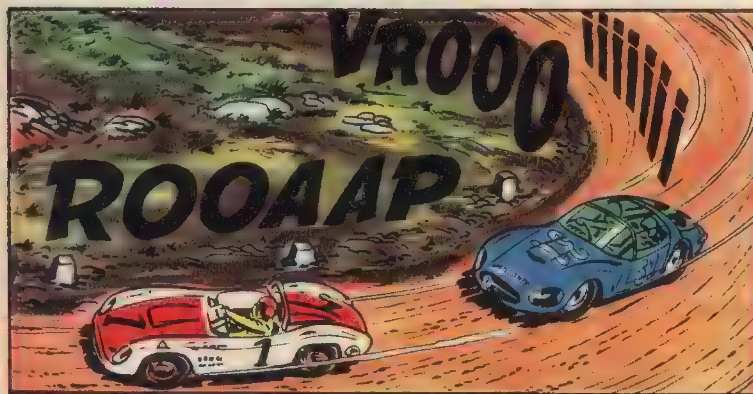


















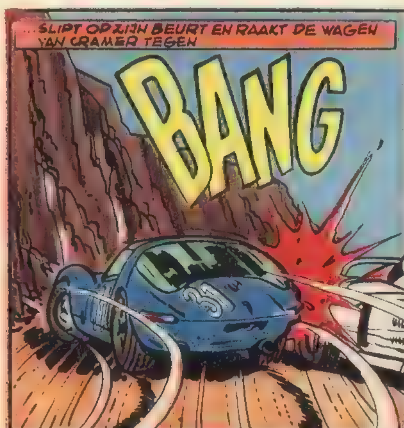


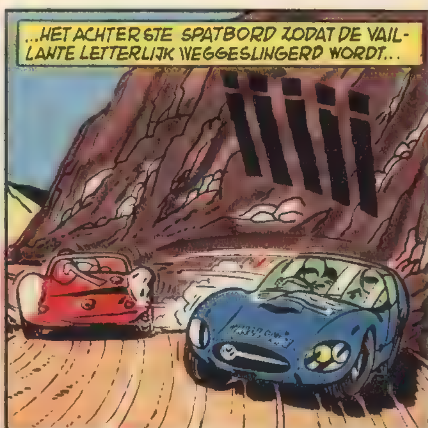
STEVE WARSON

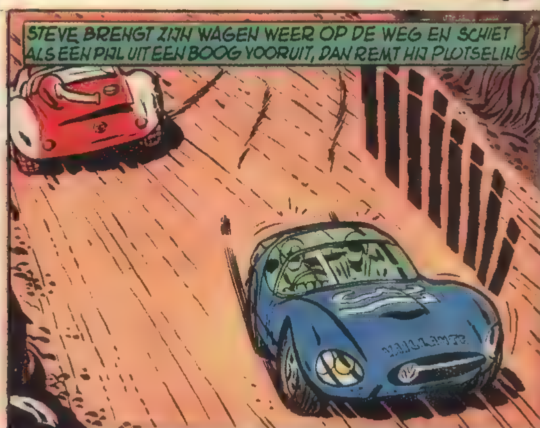
door Jean Graton

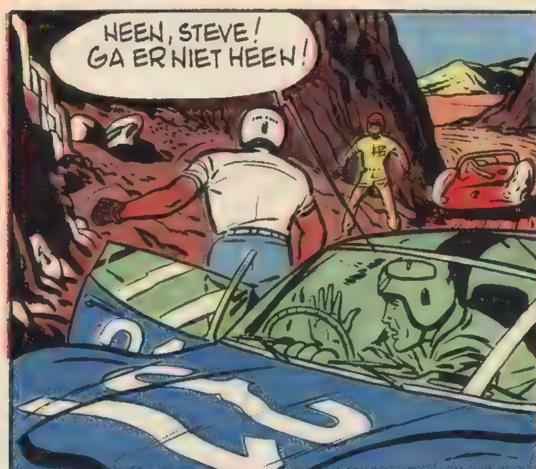


moment toch aan de start. De 6e rit van de Panamerican kan beginnen





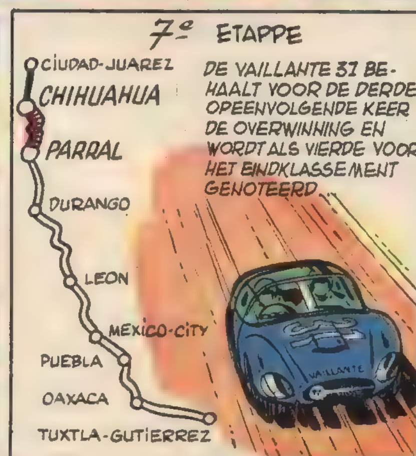






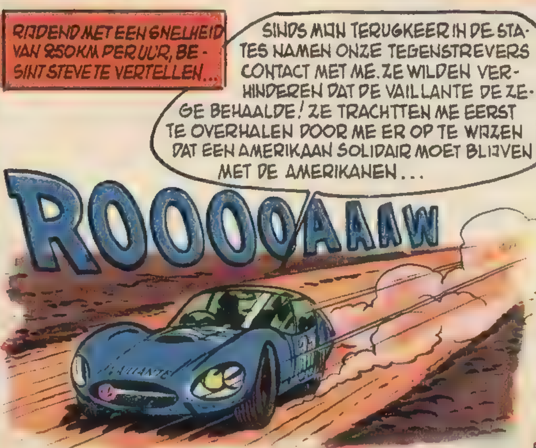














60

WORDT VOORTGEZET

DE NOODKLOK LUIDT

Roman door Paul Berna
Geïllustreerd door Frans Craenhals

Hoofdstuk 7

Er heerst watersnood in de streek en de kostschool wordt van alle zijden door het water omringd. Hoelang zal men kunnen stand houden ?

HET WATER STIJGT NOG STEEDS. HET GEVAAR WORDT GROTER...

MET een zelfvertrouwen dat hij vroeger nooit had gehad ging Sala naar de studiezaal. Een binnenpretje deed zijn zwarte ogen achter de dikke brilglazen glanzen Wat hij onderweg gezien had, had hem totaal van streek moeten brengen, maar het tegenovergestelde was gebeurd. Hij was er van overtuigd dat zwakkelingen in ogenblikken van gevaar sterk en moedig kunnen zijn.



Hij had een lange jekker aangetrokken...

EEN halve meter water bedekte het land en had de 2 PK doen stoppen op nauwelijks twee kilometer afstand van Château-Milon. Dat vlakke zeegroene water, hier en daar afgebakend door hoeven, wat struikgewas of een poort kreeg onder de lage en donkere hemel een tragisch aspect. In dat slapend moeras, dat het bekende landschap verstoorde, zag men reeds de voorbode van een nog grotere ramp.

Pater Fabien had zijn lessen in de filosofie moeten onderbreken om Brossay met raad en daad ter zijde te staan. Zij hadden naar de prefectuur getelefoneerd, naar de burgemeesters uit de omgeving, naar de leveranciers van het college en ook geluisterd naar de informaties van de regionale zender Nantes. En zoals dit zeer vaak in zulke gevallen gebeurt, gaven de officiële communiqués slechts een vaag idee van de overstroming en voorspelden dat het water zich zeer spoedig zou terugtrekken. Van de Loire hoefde men geen gevaar te vrezen. Het water stond maar net even hoog als in de lente wanneer het water wast.

— Die domoor vergeet, bromde Corzon geirriteerd, dat het college zelfs dan onder het waterpeil is gelegen ! Sedert meer dan honderdvijftig jaar geleden steeg het waterniveau van de Loire niet hoger, dat weet ik wel, maar het is alles behalve aangenaam te weten dat we bedreigd worden door de wassende stroom.

Om iedereen gerust te stellen gaf de speaker van de radio een ietwat langdradige en ingewikkelde uitleg : volgens de ingenieurs van waterstaat was de Authion slechts een afvloeiingsrivier van de Loire. In zesendertig uur tijd had de rivier al het wateroverschot van het hinterland opgevangen. De rivier was buiten haar oevers getreden omdat de storm te plotseling was opgestoken en de regen maar niet wou ophouden, maar dat zou niet blijven duren. De afvloeiing van het water was slechts een kwestie van uren. Bovendien zou het weer in de loop van de avond verbeteren.

Ernstige verliezen waren er op dit ogenblik nog niet te betreuren, de materiële schade was tamelijk groot en in de vierhoek gevormd door Beaufort, Longué, Saint-Clément en Bohalle was het verkeer zeer moeilijk.

— Om het kort en duidelijk uit te drukken, zuchtte Brossay terwijl hij met zenuwachtig gebaar de knop van de radio omdraaide, wij zitten gevangen in Château-Milon !

— Is er iets dat je bezorgd maakt ? vroeg pater Fabien.

— Over de bevoorrading hoef ik me thans nog geen zorgen te maken, wij hebben levensmiddelen voor zes dagen opgeslagen, maar het zou wel eens langer kunnen duren eer het water zich terugtrekt. Er zijn steeds onberekenbare dingen. Een strohalm is vaak het begin van een ramp. Ik heb de indruk dat wij sombere dagen voor de boeg hebben...

— Wees maar niet pessimistischer dan de lui van de radio, antwoordde pater Fabien. Ben je bekommerd om de afwezigheid van de dagscholieren ? Beklaag je daar niet over, thuis zijn ze thans nog het best. Indien ze hier waren, zouden ze ons alleen maar veel last bezorgen en zouden de bange ouders ons onophoudelijk telefoneren.

Mevrouw Brossay en haar dochter hadden zwijgend naar dit gesprek geluisterd. Het stond wel vast dat de terugkeer van Edith naar haar school in Nantes sine die verdaagd was. Edith wachtte er zich wel voor te tonen hoe blij ze was. Ze was zeventien jaar en ze vond het echt fijn in zulk een talrijk gezelschap een niet alledaags avontuur te mogen beleven.

Buiten, onder de neerstromende regen, stond Vignoles. Hij had een lange jekker aangetrokken en hoge laarzen. Zenuwachtig stampte hij met de voet op de tegels van het terras. Dan ging hij naar binnen en zei bedaard :

— Het water stijgt. Ik heb een kleine verkenningstocht door het park gemaakt. De Authion is daar over haar oevers getreden en de helft van het voetbalveld staat reeds onder water.

Op dit nieuws volgde er een diepe stilte. Gedurende tien seconden hoorde men niets anders meer dan het doffe getrommel van de waterdruppels op de daken en de ruiten van Château-Milon.

— Maar hoe is het mogelijk ! riep Corzon verbaasd uit. Een uur geleden stond daar nog geen water !

— Bij ons stijgt het water tienmaal vlugger dan in de communiqués uitgezonden door de radio, antwoordde Vignoles.

— Ik ga kijken ! zei Brossay.

Hij trok z'n regenjas en z'n laarzen aan en volgde Vignoles op de hielen. Zij moesten zich een weg banen door de afgerukte boomtakken die over heel de lengte van de dreef verspreid lagen en toen ze de poort van het college naderden, kon Brossay zijn eigen ogen nauwelijks geloven. In het noorden, zo ver het oog reikte, tot aan de donkere ronding van het bos van Arcy stond er water, niets anders dan water... Er zat een haast onmerkbare stroming in dat water en het spoelde allerlei wrakstukken mee. Konijnenhokken, oude tonnen, hondenhokken, dode dieren draaiden langzaam met de wind mee. Het water stond in de weide tot op twintig meter van de muren van het park.

— Kijk, en het water stijgt nog ! zei Vignoles en hij stak de hand uit.

Ze liepen samen door de modder aan de zoom van het water. Lang staarde Brossay naar de stroom die z'n landgoed bedreigde. Ze moesten spoedig achteruit gaan, want het water naderde zienderogen tussen het gras en de struiken.

— Het binnenplein van het kasteel ligt twee meter hoger dan de weiden, fluisterde Brossay.

— Dat is niet veel...

— Er moet nochtans veel water bijkomen om die vlakte over een lengte van vijf mijl onder te spoelen, hernam de directeur. De muren van het park zijn dik en stevig, maar wij zouden de bres die de poort laat moeten toestoppen, dat ware veiliger...

— De oudste leerlingen vragen niet beter dan u te helpen, antwoordde Vignoles rustig.

Brossay hoorde enige ontroering in de stem van Vignoles en hij antwoordde zacht :

— Ik meende dat jij niet hield van Château-Milon !

— Sedert gisterenavond ben ik van mening veranderd, antwoordde Vignoles kortweg.

Brossay drong niet aan. Ondanks het feit dat de jongen reeds zo lang in de kostschool verbleef, was hij nog steeds een vreemdeling. Hij was een dromer die graag alleen was en die iedereen op een afstand hield.

— We gaan de zaak met Juillet bepraten !

Tot na het middaguur werkten de grote leerlingen in de basket-ballzaal die in werkplaats was veranderd. Zij maakten een honderdtal zakjes en vulden die met zand om de bres die door de poort in de muur van het park werd gevormd te stoppen. Vignoles, Muret en Picard, dat waren de sterkste jongens van de klas, laadden de zakjes op hun kruiwagen en voerden ze naar de poort waar Juillet, de broers Trévidic, geholpen door de jongste leraars er een dijk mee maakten onder het waakzaam oog van de directeur zelf.

Maar het water steeg onophoudelijk. Toen de klok luidde voor het middagmaal was de bres tot op manshoogte gestopt, maar op het voetbalveld reikte het water tot halfweg de doelpalen. Men kon de wilgen en de trilpopulieren die aan de oever van de Authion stonden niet meer zien. Een zware gele stroom had het platteland achter Château-Milon volledig ondergespoeld.

— Aan die kant moeten we de wacht houden, zei Brossay die diep onder de indruk was van de snelheid waarmee het water steeg en de ramp zich uitbreidde.

Yvon Trévidic zou onder de grote paraplu van Juillet de wacht houden terwijl de anderen gingen eten. Aan het menu kon men niet merken dat de gewone leveranciers die morgen niet waren geweest. De eetzaal leek vrolijker en levendiger dan gewoonlijk, dat kwam omdat de jongens die morgen niet zoveel lessen hadden gekregen en de leraars niet meer zo scherp opletten. Het gevaar dat Château-Milon bedreigde was opwindend, zowel voor de jongens als voor de leraars. De jongens die binnen moesten blijven, bekeken de grote jongens die zakjes met zand mochten vullen jaloers en vroegen hen honderd en een uit naar het water en of het waar was dat het van uur tot uur steeg.

— Hoe hebben de jongens zich gedragen ? vroeg Lacour aan Sala. Heb je niet te veel moeilijkheden gehad ?

— Neen, glimlachte de kleine schoolfrik. Ik doe hen voorlezen uit « De Drie Musketiers ». Wij zijn thans bij het ontbijt met chocolade bij de oude pastoor, vriend van Aramis. En als het boek uit is, dan nemen we « Twintig jaar later ». Alle leerlingen komen aan de beurt.

— Heb je ook aan Chomel gevraagd om voor te lezen ? vroeg Boris lachend.

— Ja, dat heb ik. Hij heeft een volledig hoofdstuk moeten voorlezen.

— En kon hij dat ?

— De jongens hebben Chomel uitgejouwd zoals ze het met mij nooit hebben gedaan, antwoordde de kleine schoolfrik zeer gelukkig. Ik moet bekennen dat zo'n reuzeherrie in de klas erg grappig is wanneer men slechts toeschouwer is !

— Bravo ! In twee uur tijd heb je meer autoriteit gewonnen dan in de afgelopen twee maanden !

Piet Nonsens knikte slechts en zei :

— Ik vind het jammer dat ik jullie niet kan helpen...

— Je beurt komt wel en veel vlugger dan je denkt, zei Boris ernstig.

De drie lusters en de lampen langsheen de muren die men op het middaguur had moeten ontsteken, doofden plotseling uit en het werd schemerduister in de eetzaal. Het was de derde maal dat de stroom onderbroken werd sedert het begin van de storm. Het was ook de laatste maal, want er kwam geen licht meer in Château-Milon...

Tussen drie en vier uur in de namiddag kwam de zon eventjes piepen. Vignoles en Boisson de Chazelles hadden de wacht. Chazelles, die een elegante met bont gevoerde houtjetouwtjejas had aangetrokken, kloeg voortdurend over de koude. Zo ver ze konden zien was er niets anders dan water en modder. De doelpalen van het voetbalveld waren nu volledig verdwenen, het water stond tot in de helft van de muren. Af en toe hoorde men het door een spleet naar binnen sijpelen.

— Ik ga Brossay verwittigen, zei Vignoles tot zijn vriend. We moeten onze dijk beslist een meter hoger maken. Indien het water volgende nacht met zulk een snelheid stijgt, dan is het park morgen in een moeras veranderd.



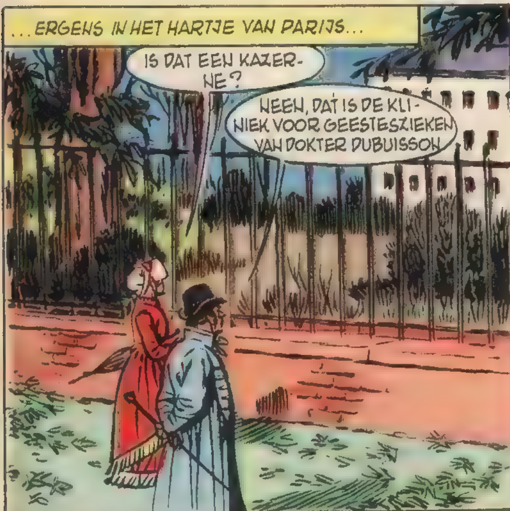
Ik ga Brossay verwittigen.

generaal malet

DE MAN DIE HET FRANSE KEIZERRIJK AAN HET WANKELEN BRACHT

TEKST: Y. DUVAL – TEKENINGEN: L. & F. FUNCKEN







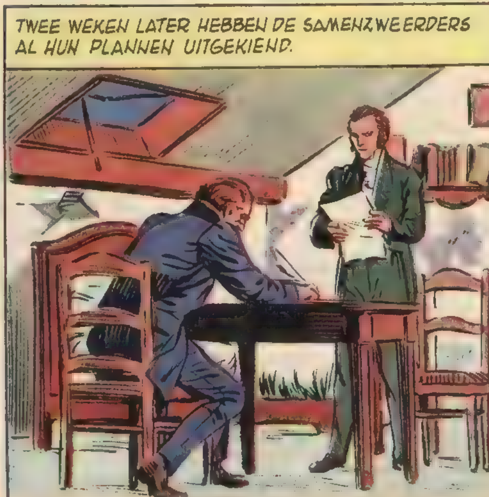


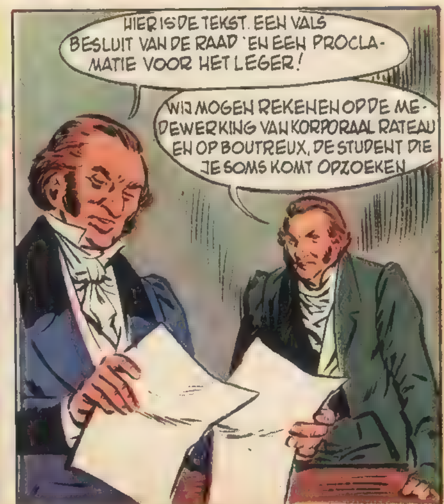












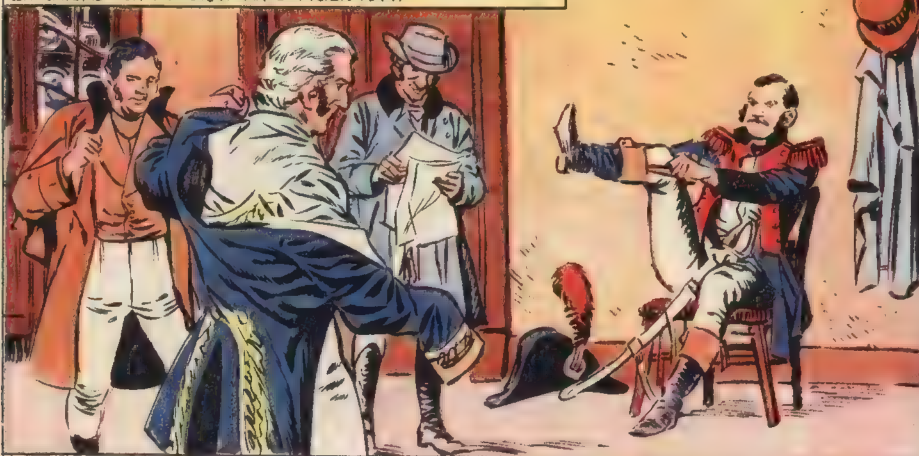

EN OP 22 OKTOBER 'S AVONDS.
JE HEBT WEERAL VERLOREN, MIJNHEER DUBUISSON!


WAT WIL JE! MALET HEEFT STEEDS GELUK!
MAAR NOOIT GENOEG, DOKTER!
HET IS TIJD OM NAAR BED TE GAAN.


TE MIDDERNACHT, TOEN IEDEREEN IN HET HUIS INGESLAPEN WAS...
IK HEB DE SLEUTEL VAN DE ACHTERDEUR GESTOLEN. WE GAAN BUITEN LANGS DE TUIN.


ENKELE OGENBLIKKEN LATER...
NIEMAND?
KOM!

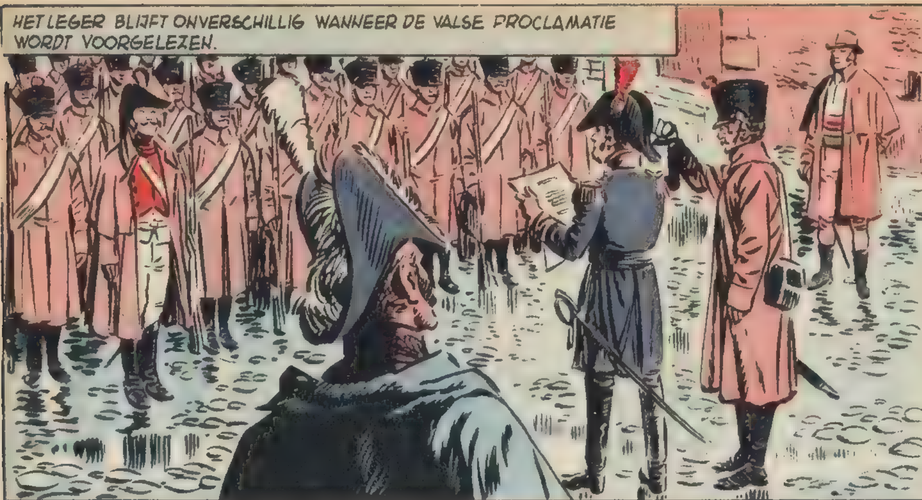

EN NU VOORUIT! WELDRA HEBBEN WIJ DE MACHT IN HANDEN!
MET NAUWELIJKS 12 F OP ZAK, HET GELD DAT IK VAN DE DOKTER GEWONNEN HEB!


EEN POOSJE LATER IN HET HUIS VAN VRIENDEN TREKKEN MALET EN RATEAU HUN UNIFORM VAN OFFICIER AAN.


VERGEET DUS NIET DAT JE POLITIECOMMISSARIS BENT, BOUTREUX. JIJ HOUDT EEN OOGJE IN HET ZEIL BUITEN, LAFON.


OM DRIE UUR 'S MORGENS DRINGEN MALET EN ZIJN MANNEN DE KAZERNE BINNEN.
IK HEB EEN DRINGENDE BOODSCHAP VOOR DE KOLONEL! HET IS ZEER BELANGRIJK!
IN ORDE, GENERAAL!


EVEN LATER...
DE KEIZER IS DOOD, KOLONEL! DE SENAAT HEEFT EEN VOORLOPIG BEWIND UITGEROEPEN.


HET LEGER BLIJFT ONVERSCHILLIG WANNEER DE VALSE PROCLAMATIE WORDT VOORGELEZEN.


DE KEIZER IS DOOD, SOLDATEN! WIJ MOETEN DE SENAAT EN DE NIEUWE REGERING DIE HIJ ONS NAGELATEN HEEFT BIJSTAAN.


VOLG ME SAMEN MET VIJF COMPAGNIES, KOLONEL. IK KREEG BEVEL BEPAALDE PERSONEN TE ARRESTEREN!


PRESENTEER DE WAPENS! GEEF ACHT!


ONS PLAN IS GELUKT! HET KAARTENHUISJE ZAL NOG MINDER WEERSTAND BIEDEN DAN IK VERWACHT HAD!
VIGNERO


MALET MAAKTE EEN OMMETJE LANGS DE GEVANGENIS WAAR HIJ BEVEL GAF ZIJN VRIENDEN, DE GENERAALS GUIDAL EN...


LAHORIE VRIJ TE LATEN. TERWIJL LAHORIE MET EEN COMPAGNIE DE MINISTER VAN JUSTITIE GING AANHOUDEN...
SAVARY, JE STAAT ONDER ARREST!


...GING DE VALSE COMMISSARIS HOOFDCOMMISSARIS PASQUIER ARRESTEREN.
EEN OGENBLIK...IK MAG ME TOCH WEL EERST EVEN AANKLEDEN...


DE OVERIGE SOLDATEN BEGAVEN ZICH SAMEN MET MALET NAAR DE OPPERBEVELHEBBER.


GENERAAL HULIN LIET ZICH ECHTER NIET ZO VLUG UIT ZIJN LOOD SLAAN.
WAT HEEFT DAT TE BETEKENEN?



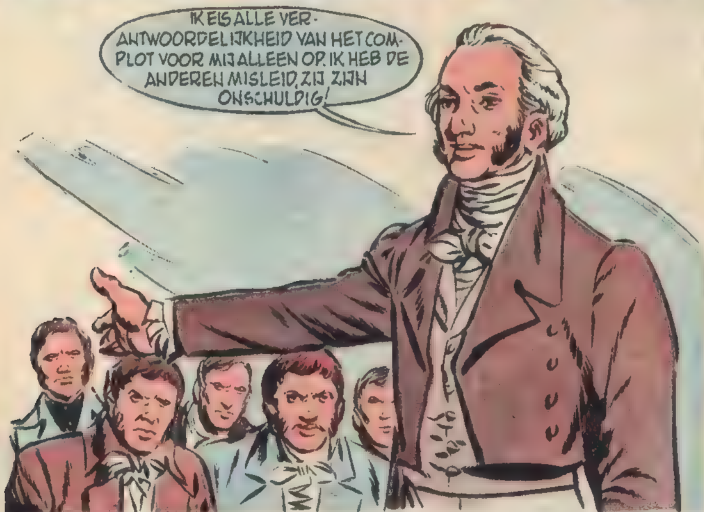




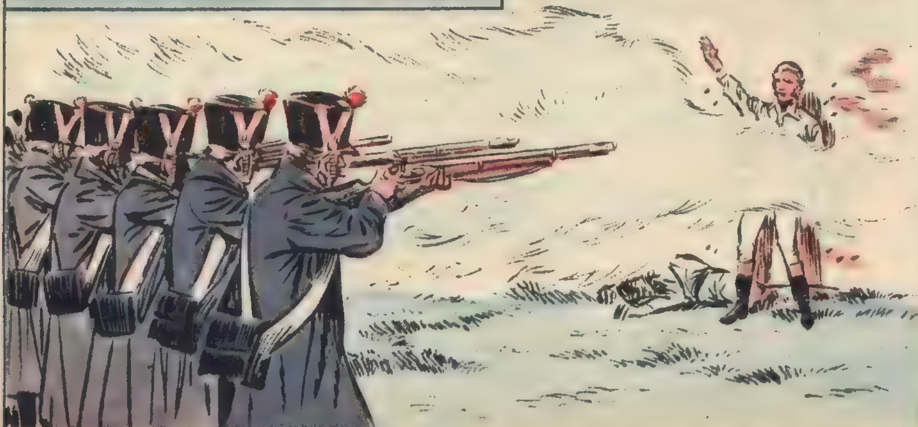












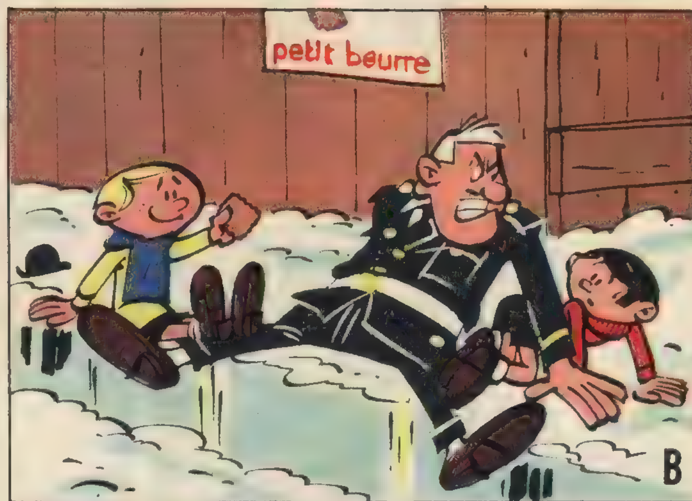


Volgende week : DE IGUANODON BERNISSARTHENSIS



EEN VROLIJKE GESCHIEDENIS...









publi art

Indien je de vier tekeningen in de juiste volgorde plaatst, dan zal je snappen welk avontuur de Cha-Cha neefjes beleefd hebben.
Stuur ons onmiddellijk bijgaande bon volledig ingevuld terug en vergeet niet er een verpakking van de CHA-CHA wafeltjes PAREIN aan toe te voegen.
Indien je bij de100eerste bent, dan krijg je een van de prachtige prijzen aangeboden door PAREIN!
Prijzen : croquetspellen en kegelspellen.

Voorbeeld van antwoord: 1e tekening: letter D

BON (terug te sturen naar KUIFJE-PAREIN, P.H.Spaaklaan, 1 à 7, Brussel 7 vóór 1 februari)

NAAM : ....

VOORNAAM : ....

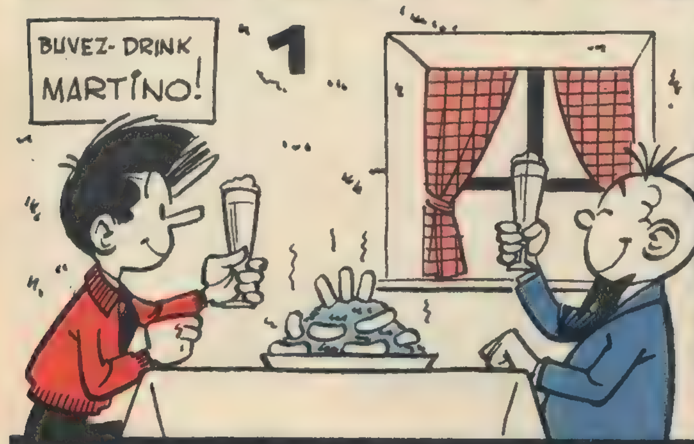
STRAAT : ....

LOCALITEIT : ....

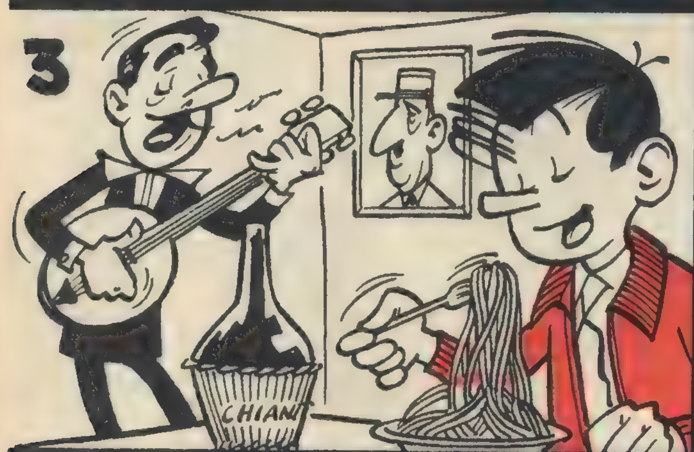
De juiste volgorde van de tekeningen is : 1e tekening = letter ......
2e tekening = letter ......
3e tekening = letter ......
4e tekening = letter ......

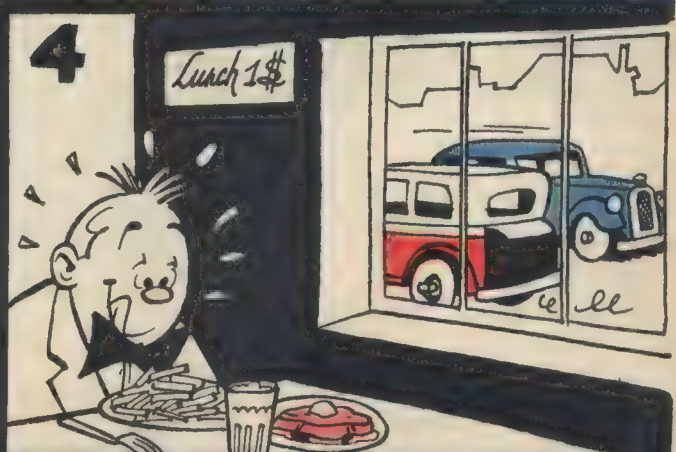
SPEEL MET ONS MEE!

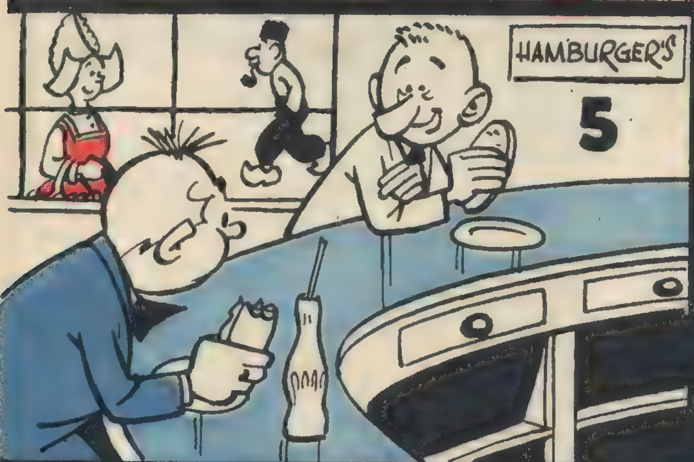
WIE SLIPT ER MEE EEN LEUK EETHUISJE BINNEN?













WIE nu en dan genoeg heeft van de dagelijkse kost en snakt naar iets anders, die gaat op zoek langs smalle kronkelstraatjes waar exotische geuren je tegemoet komen, naar een leuk eethuisje.

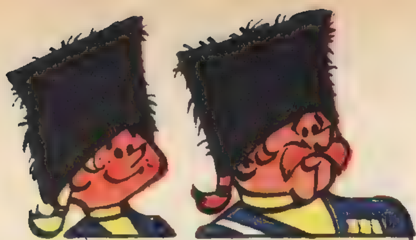
Wanneer je dan voor zo'n vreemde schotel zit zou je zweren dat je in een vreemd land bent terecht gekomen...

De personen op al de tekeningen vertoeven in verschillende landen waar ze een exotisch eethuisje hebben opgezocht.

Kunen jullie raden in welk land ze voor de dis zitten ?



Oplossingen op pagina 47.



HANSJE en de

Hansje en de sergeant zijn op weg naar het prinsdom





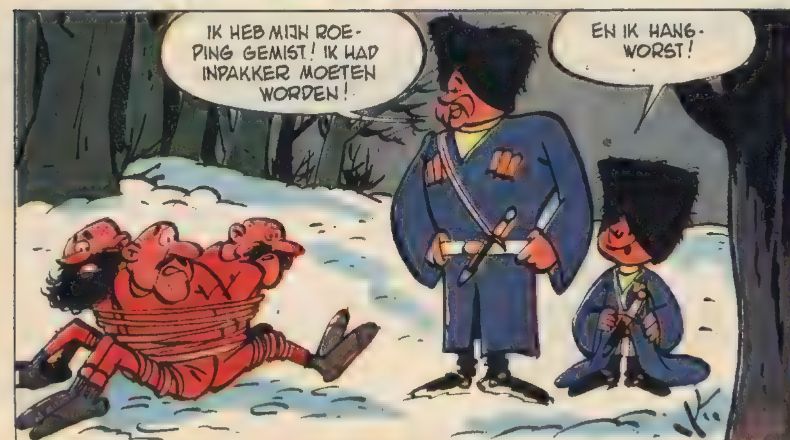














prins van Jitomir



TEKENINGEN BERCK
SCENARIO Y. DUVAL

mir en worden door de Kozakken achtervolgd.



















WORDT VOORTGEZET

HALLO, HALLO, HIER LUC VARENNE !

ZAL STANDARD DE SCHOTTEN KUNNEN VERSLAAN ?



BINNEN enkele dagen zullen alle sportliefhebbers weer opnieuw praten over de Europa-Beker voor de voetbal, want Standard moet de Schotse kampioenen ontmoeten. De club van Sclessin heeft de Noren en de Finnen kunnen verslaan en is daardoor in de kwartfinale voor de Europa-Beker gekomen.. — Met veel ongeduld hebben wij naar de uitslag gewacht van de loting en wij hoopten dat Standard het goede nummer zou trekken. Tussen de acht ploegen was er o.m. Real Madrid, Tottenham, de Duitse club van Nürnberg, Benfica, de Glasgow Rangers, Juventus en Praag.

Tegen welke club zou Standard in het strijdperk treden ? De spelers van Standard vreesden Juventus, Benfica en Real. De club die hen best zou passen was Glasgow Rangers en de Standard-jongens hadden veel geluk. De eerste naam die uit de bus kwam was immers Standard, de derde Juventus. Glasgow plaatste zich tussen de twee en daarom zal Standard nu tegen Schotland spelen.

Ik kijk in mijn kristallen bol en zie... een overwinning voor Standard !

SPEEL MET ONS MEE!

OPLOSSING

1. In België. Er hangt een tweetalig bordje aan de muur.

2. In Amerika. De ober brengt een rekening in dollars.

3. In Frankrijk. Er hangt een foto van president de Gaulle aan de wand.

5. In Engeland. Het verkeer rijdt links.

5. In Holland. Er stapt een jongen en een meisje door de straat in klederdracht.

6. In Italië : De prijzen staan in lires aangegeven en « mancia compresa » betekent « bediening inclusief ».

RIK RINGERS

DE MOORDENAAR SPEELT MET DE BAL

OPLOSSING

HET betreft hier een moordpoging. Op de tekening kon je duidelijk zien dat de ballen met de grote ruiten, die van Decoster dus, het dichtst bij het doel liggen. Volgens de spelregels moest het slachtoffer, Gill, eerst zijn derde bal gooien en niet Decoster. Paul Decoster heeft dus zijn bal met opzet naar Gill geslingerd met het doel hem te doden.

BOODSCHAP VAN RIK RINGERS

HEBBEN jullie te véél werk op school? Is het zo'n heerlijk weer om baantje te glijden en voetbal te spelen? Het ene en het andere waarschijnlijk want, de antwoorden « stromen » niet meer toe. Toch zijn er weer intelligente lezers die de kaart van amateur-detective hebben gewonnen en die ik hierbij hartelijk welkom heet in de grote speurders-familie :

Edgard Simons, Lier ; Stany Haemers, Eeklo ; Rudy Peeleman, Hoboken ; Dirk Lauwers, Hombeek ; Henk Ouborg, Schiedam ; Johan Van Mullem, Diksmuide.

Het weekblad « KUIFJE » : 11e jaargang ; Lombard Uitgaven, P.H.-Spaaklaan, 1-11 Brussel 7. — P.C.R. 1909.16
Uit.-Dir. : Raymond Leblanc, Isidoor Gerardlaan, 9, Brussel 16.
Heliodruk : N.V. PERIODICA.

NEDERLAND : 75 cent. — Abonnement : f 7.— per kwartaal
KUIFJE - HOLLAND : Doklaan, 129, Rotterdam (Zuid). Tel. 170.965
Giro 655.389.

Canada : 20 cents. — Buitenland : 12 F.

HIER KAN MEN KUIFJE KRIJGEN IN HET BUITENLAND
Frankrijk : DARGAUD S.A., 31, rue du Louvre, Paris 2e.
Zwitserland : INTERPRESS S.A., 1, rue Beau-Séjour, Lausanne.
Canada : PERIODICA inc. 5090, av. Papineau, Montréal 34 (Qué)

ABONNEMENTSTARIEF

	België	Nederland	Canada	Buitenland
3 maanden	120.— F.	f 7.—	$ 2,75	130.— F.
6 maanden	230.— F.	f 14.—	$ 5,50	260.— F.
1 jaar	450.— F.	f 28.—	$ 10.—	520.— F.

PUBLICITEIT publi art* 22.56.00

HET GROOT NIEUWS

HOOFDSTUK 3 (VERVOLG EN SLOT)







DE JUWELEN VAN BIANCA CASTAFIORE

DOOR HERGÉ

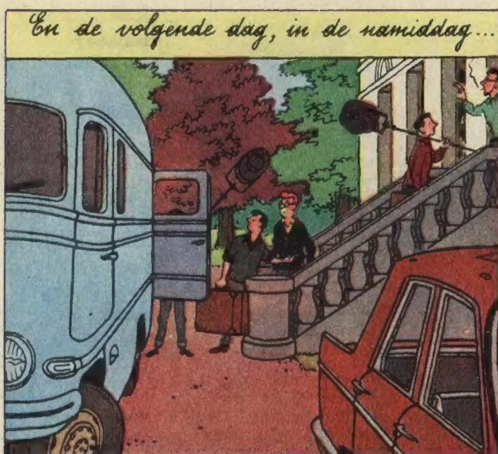
Een grote en mooie traditie die in Molensloot nog in ere wordt gehouden : de aubade.





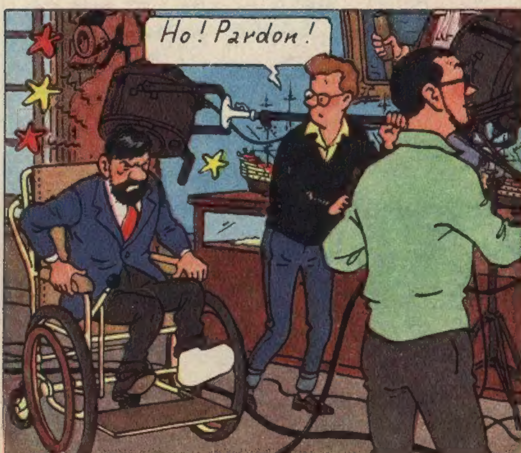
















WORDT VOORTGEZET